L'OFFICIEL DES TRANSPORTEURS

Le château d'Anet (Eure-et-Loir) où séjourna Diane de Poitiers

N° 812 - 31 Juillet 1971

CHEREAU

CONSTRUCTION et ÉQUIPEMENT de MATÉRIEL de TRANSPORT FRIGORIFIQUE

polyclé

Marque déposée
Procédés brevetés

Siège Social et Usine : Boulevard de Luxembourg

50 - AVRANCHES

Tél. : 157 - 656

Télex : 77-606

1129

L'OFFICIEL DES TRANSPORTEURS

REVUE BIMENSUELLE D'INFORMATIONS TECHNIQUES ET ÉCONOMIQUES

DIRECTION ET RÉDACTION
138, av. de Malakoff - PARIS 16e - Tél. KLÉ. 04-06

TARIF DES ABONNEMENTS
un an : France. 25 F (avec numéro spécial Salon de l'Automobile) C.C.P. - Paris 3396-73

MARCEL TRIQUET-ROBERT : FONDATEUR †
EDOUARD BERRETTA : DIRECTEUR GÉNÉRAL

Sommaire

Editorial
Contact 1371

Coordination
Cotisations au C.S.T. 1373
Questions et réponses 1374

Analyses et Etudes
Transports scolaires 1376
Trafic international 1377

Ambulanciers 1380

Tarification 1381

Notre Carnet 1381

Fiscalité
Comptes courants d'associés 1383
2 % pour les transports en commun 1384
Obligations en août 1385

Economie et Finances
Vie des Sociétés 1385

Problèmes Internationaux
Les marchandises dangereuses 1389

Echos et Nouvelles 1390

Activité professionnelle
La F.N.T.R. communique .. 1391
Petit mémento pratique 1393
Chez les Loueurs 1394

Congrès et Réunions 1395

Routes et Circulation
Réseau routier breton 1398
Nouvelles autoroutes 1399

Technique automobile
Le réseau Unic-Fiat 1400
Nouveautés techniques 1405
Bruxelles propose 11,5 T 1409

Droit et Jurisprudence
Pas de tolérance 1410

Vu, lu, noté... pour vous
Un Centre de Congrès à Paris 1413
Vacances scolaires 1415

CONTACT

CES jours sont difficiles. Pour partir en vacances, des milliers de Français prennent la route. Au sens propre comme au sens figuré : la route leur appartient. Et de vouer à tous les diables ces gêneurs, ces malodorants, ces encombrants que sont les poids lourds.

Combien peu songent que, sans eux, leurs vacances seraient maigres car ils apportent aussi bien l'essence que le pain.

Mais là n'est point notre propos.

Face à la hargne et à la grogne, les transporteurs routiers s'efforcent de convaincre et de donner de leur profession une image plus saine et conforme aux réalités.

Depuis le Séminaire de février où la F.N.T.R. et le C.N.R., aujourd'hui rejoints par les Loueurs, ont mis au point un plan de campagne, et tandis qu'une plaquette largement diffusée souligne les grandeurs et les servitudes de ce métier vital pour la nation, de multiples actions ont été entreprises.

La presse, invitée, a fait largement écho à la Semaine Internationale du Car ; des dirigeants syndicaux ont été interviewés, parfois devant les micros ou même les caméras de la télévision ; des journalistes ont participé à un rallye à destination de Rungis ; et l'on ne compte plus les déjeuners ou diners débats organisés tant par la Fédération que par les Syndicats, à Paris ou en province. Bref : un fourmillement d'initiatives diverses concourt à chasser les idées reçues et à réformer les jugements hâtifs.

Mais c'est à son volant que l'homme de la route est quotidiennement en contact avec l'homme de la rue.

Dès Pâques, le Président Renaud soulignait que c'est dans la me-

→

Ce numéro a été tiré à 23.445 exemplaires

La plus forte diffusion des journaux de la profession

ÉQUIPEMENT CHASSIS AUTOPORTEUR Toutes Marques

Capacité de 2.500 litres à 14.000 litres, monocompartimenté ou compartimenté à la demande avec distribution mesurée par transmission ou électrique.

Débit de 6.000 l, 9.000 l, 12.000 l, 16.000 l/h.

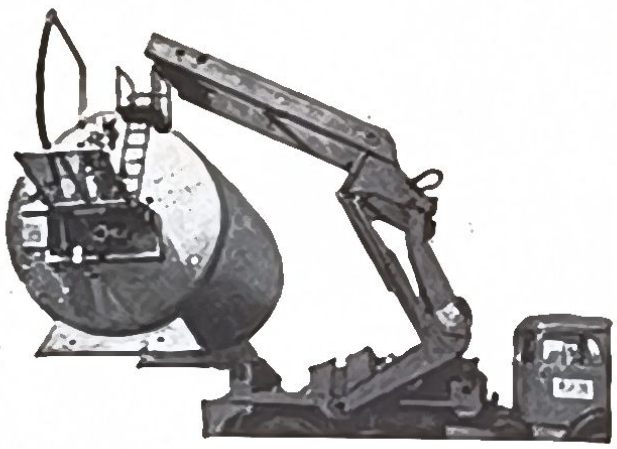
SENSATIONNEL ! LE NOUVEAU TAXI-FUEL E.I.N.

Marque et modèle déposés.

— Pas besoin de permis poids lourd.

— Pas de barrière de dégel.

DÉPOTS "AUTO STOCK FUEL" AÉRIENS



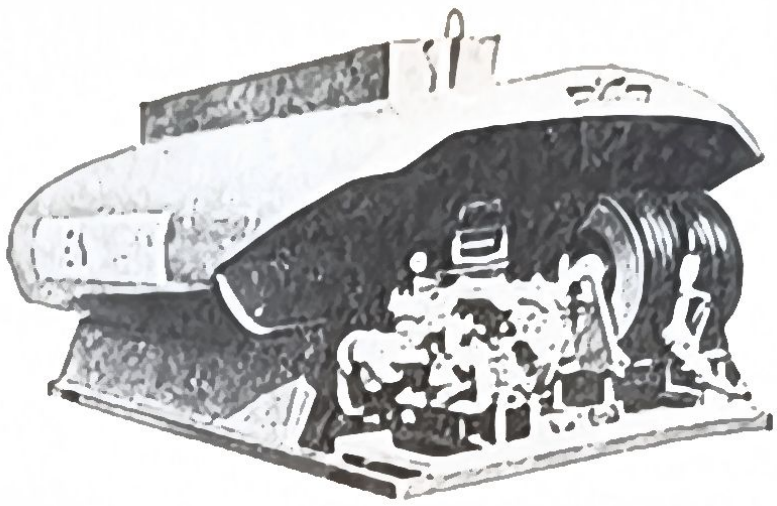
Plus de problème de stockage et remplissage de vos camions citernes avec nos célèbres

DEPOTS AUTO STOCK FUEL AERIENS

d'une capacité de stockage de 30 à 100 m3. Livraisons dans toute la France par nos soins.

Documentation sur demande.

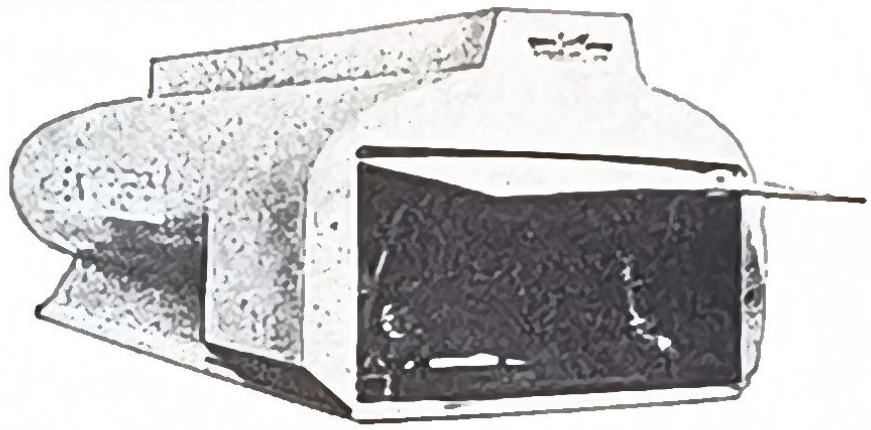
E.I.N. FRANCE



TYPE C/S
STANDING N° 20

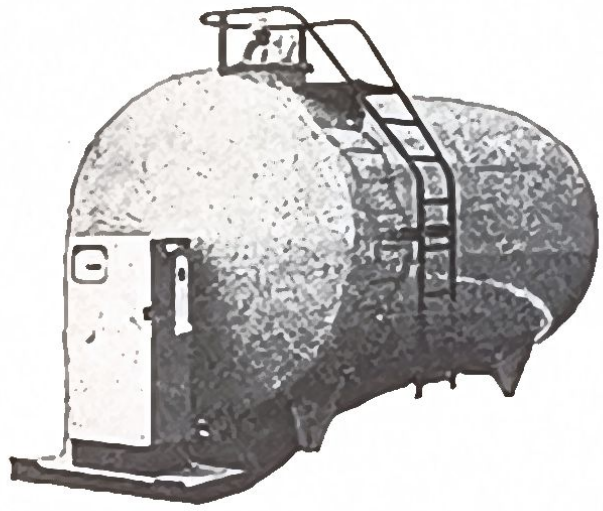
TYPE GC/S
GRAND STANDING N° 30

BLOC CITERNE AMOVIBLE



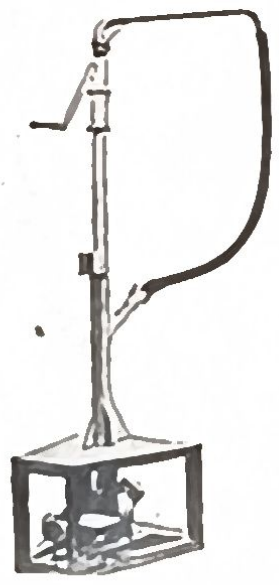
RELAIS STATION

spécial pour transporteurs



AVIFUEL

pour chargement de camion citerne.



Equipement Industriel Normand

Route de Soliers, 14-GRENTHEVILLE, par CAEN
Tél. : 47 ou 48 BOURGUEBUS
Automatique (31) 82-10-43 - CAEN
Télex EQUIPNOR 77.306 F - B.P. N° 176 CAEN - Gambetta

Vous êtes assuré de trouver une fabrication luxueuse de haute qualité technique à des prix de série :

VOUS BÉNÉFICIEREZ AUSSI :

1° D'un service après-vente et d'entretien sans défaillance.
2° Des plus sérieuses références qu'un fournisseur puisse produire par le choix et la voix de ses propres clients.
3° De l'aide financière propre à vos investissements à des conditions très intéressantes.
4° D'un service d'études et administratif pour vous aider et vous conseiller dans les démarches et demandes à produire pour vos installations auprès de l'administration.
5° Reprise de vos appareils d'occasion de toutes marques.
6° Tous les types de distributeurs électriques pour tous produits.

La documentation générale sur nos fabrications vous sera adressée sur simple demande ainsi que toutes propositions de prix.

1165

(*Suite de la page 1371*)

sure où les transporteurs manifesteront le maximum de bonne volonté pour comprendre les besoins des automobilistes que ceux-ci, à leur tour, seront plus réceptifs et plus disposés à se rallier à certaines causes communes telles que la modernisation de notre réseau routier et la sécurité du trafic.

La période touristique 1971 notait-il, sera pour la Profession l'occasion de donner un tour nouveau aux rapports qu'elle entretient avec le monde des automobilistes.

Ces jours sont difficiles, il est vrai. Il reste à faire en sorte qu'ils soient, en définitive, bénéfiques...

COORDINATION

Le calcul des cotisations pour le fonctionnement du Conseil Supérieur des Transports

A qui se fier ! Le Journal Officiel lui-même n'est pas à l'abri des erreurs et les arrêtés les plus sérieux que signent nos ministres n'en sont point exempts.

Ainsi le Journal Officiel du 20 juillet a-t-il rectifié tardivement (par un arrêté signé le 22 juin par M. Chamant) l'arrêté du 23 avril fixant les taux des cotisations à verser pour couvrir les frais de fonctionnement du Conseil Supérieur des Transports, arrêté que nous avons publié dans notre numéro du 31 mai.

La cotisation est évidemment calculée sur les véhicules existant au 1er janvier 1971 (et non 1970).

Nos lecteurs avaient certainement rectifié d'eux-mêmes.

Quant aux taux de cotisation — qui ont été, on le sait, sensiblement augmentés — ils ne comportent, hélas, pas d'erreur...

COORDINATION

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Plan des services routiers occasionnels de voyageurs

LOT-ET-GARONNE

La liste complémentaire au plan des services occasionnels de transports publics routiers de voyageurs du département de Lot-et-Garonne vient d'être approuvée par arrêté en date

→

Comme de coutume, en raison des congés légaux, « L'Officiel des Transporteurs » ne paraitra pas le 15 août.

Notre prochain numéro sera donc daté du 15-31 août et parviendra normalement à nos abonnés le 1er septembre.

Du 31 juillet au soir au 17 août au matin, nos bureaux seront fermés et nous prions nos abonnés de bien vouloir en prendre note et s'abstenir de nous écrire durant cette période puisqu'il ne pourra pas être répondu à leurs lettres.

Par contre les petites annonces peuvent être adressées comme d'habitude, à l'intention de notre numéro du 31 août. Elles seront groupées par un service spécial pour être insérées normalement dans ce numéro de fin août.

De même une permanence fonctionnera seulement pour la transmission des réponses aux petites annonces domiciliées en nos bureaux, que les intéressés recevront normalement.

(Suite de la page 1373)

du 1er Juillet 1971 du ministre des transports.

Toute personne intéressée peut prendre connaissance de la liste ainsi approuvée au secrétariat du comité technique départemental des transports de Lot-et-Garonne (J.O. 17 Juillet 1971).

YONNE

La liste complémentaire au plan des services occasionnels de transports publics routiers de voyageurs du département de l'Yonne vient d'être approuvée par arrêté en date du 2 Juillet 1971 du ministre des transports.

Toute personne intéressée peut prendre connaissance de la liste ainsi approuvée au secrétariat du comité technique des transports du département de l'Yonne. (J.O. 17 Juillet 1971).

MAINE-ET-LOIRE

Un additif au plan des services occasionnels de transports publics routiers de voyageurs du département de Maine-et-Loire vient d'être approuvé par arrêté en date du 23 Juin 1971 du ministre des transports.

Toute personne intéressée peut prendre connaissance de cet arrêté au secrétariat du comité technique départemental des transports à Angers (J.O. du 13 Juillet 1971).

Réponses à quelques questions

Voici quelques questions fréquemment posées. Le Ministère des Transports y répond dans une récente note d'information. Ces réponses, circonstanciées, ne manquent pas d'intérêt.

Qui doit viser les carnets de feuilles de route ?

Qui doit viser les carnets de feuilles de route affectés aux licences de zone courte d'une entreprise adhérente à un G.P.R. pour ses droits de zone longue ?

Deux cas doivent être envisagés :

1) Entreprise adhérente pour ses droits de zone longue, ayant des droits de zone courte, inscrits dans un département situé dans la circonscription du G.P.R. d'adhésion.

Le G.P.R. délivre à l'entreprise des carnets « Adhérent » pour ses droits de zone courte même si celle-ci n'est pas réellement adhérente pour ces droits.

2) Entreprise adhérente pour ses droits de zone longue, ayant ses droits de zone courte inscrits dans un département non situé dans la circonscription du G.P.R. d'adhésion.

L'entreprise doit demander les carnets pour ses droits de zone courte, au G.P.R. dont la circonscription comprend le département d'inscription. Il s'agit nécessairement de carnets « Non adhérent » et ceux-ci doivent être soumis au visa du Directeur Départemental de l'Equipement du département d'inscription.

Remise de fret : qui doit établir la feuille de route ?

Dans le cas de remise de fret par un transporteur à un autre transporteur, en pointe de trafic, lequel de ces deux transporteurs doit établir la feuille de route ?

Le transporteur effectif du fret ne peut se dispenser de faire une feuille de route.

Le transporteur détenteur de fret doit par ailleurs avoir normalement établi un contrat de transport avec son client. Ce peut être une feuille de route également.

Bien qu'aucun texte ne le prescrive, il est souhaitable d'obtenir, pour le contrôle et pour éviter des doubles prises en compte dans les statistiques, que :

— le détenteur de fret indique sur sa feuille de route : « Fret remis le ..... à M. X, transporteur à ..... en pointe de trafic » ;

— le transporteur effectif indique sur sa feuille de route : « Fret reçu le ..... de M. Y, transporteur à ..... en pointe de trafic.

Les groupements Professionnels Routiers élimineront automatiquement des statistiques, les feuillets des détenteurs de fret.

Quel tarif appliquer ?

Un commissionnaire, également transporteur, se voit confier un envoi de 20 T d'une marchandise disposant d'une condition 20 T dans la tarification routière obligatoire. Peut-il consentir à son client le prix de la condition 20 T, s'il entend effectuer le transport en remettant 10 T à un transporteur qu'il affrétera et transporter lui-même les 10 autres tonnes ?

A cette question, le Ministère répond négativement :

1) Même si le second transporteur n'était pas le commissionnaire, l'opération ne serait pas réglementaire puisque les conditions stipulées à l'article 23-III-b des C.A.T.T.R.M. ne sont pas remplies.

2) Un commissionnaire ne peut s'affréter lui-même. Le transport qu'il effectuerait ne pourrait que rentrer dans le cadre de son activité de transporteur (et non de commissionnaire) et l'on serait ramené au premier cas.

Les palettes font-elles partie de "l'emballage" ?

L'article 21 des C.A.T.T.R.M. précise que : « sauf dispositions contraires prévues dans les tarifs approuvés, les prix de transport, ainsi que les droits et taxes diverses, sont établis sur le poids réel, emballage compris (poids brut) arrondi aux 10 kg supérieurs ». Dans le cas de fourniture de palettes par l'expéditeur, doit-on considérer ces engins comme partie intégrante de l'emballage et placer ainsi le transporteur dans l'obligation d'inclure leur poids dans le tonnage total à facturer ?

Que les palettes appartiennent au chargeur ou au transporteur, leur poids doit être ajouté au poids de la marchandise et facturé au tarif de celle-ci.

Lyon étend son périmètre

Le périmètre urbain de la communauté urbaine de Lyon englobe désormais la totalité des cinquante-six communes constituant la communauté urbaine. Ces communes sont celle de :

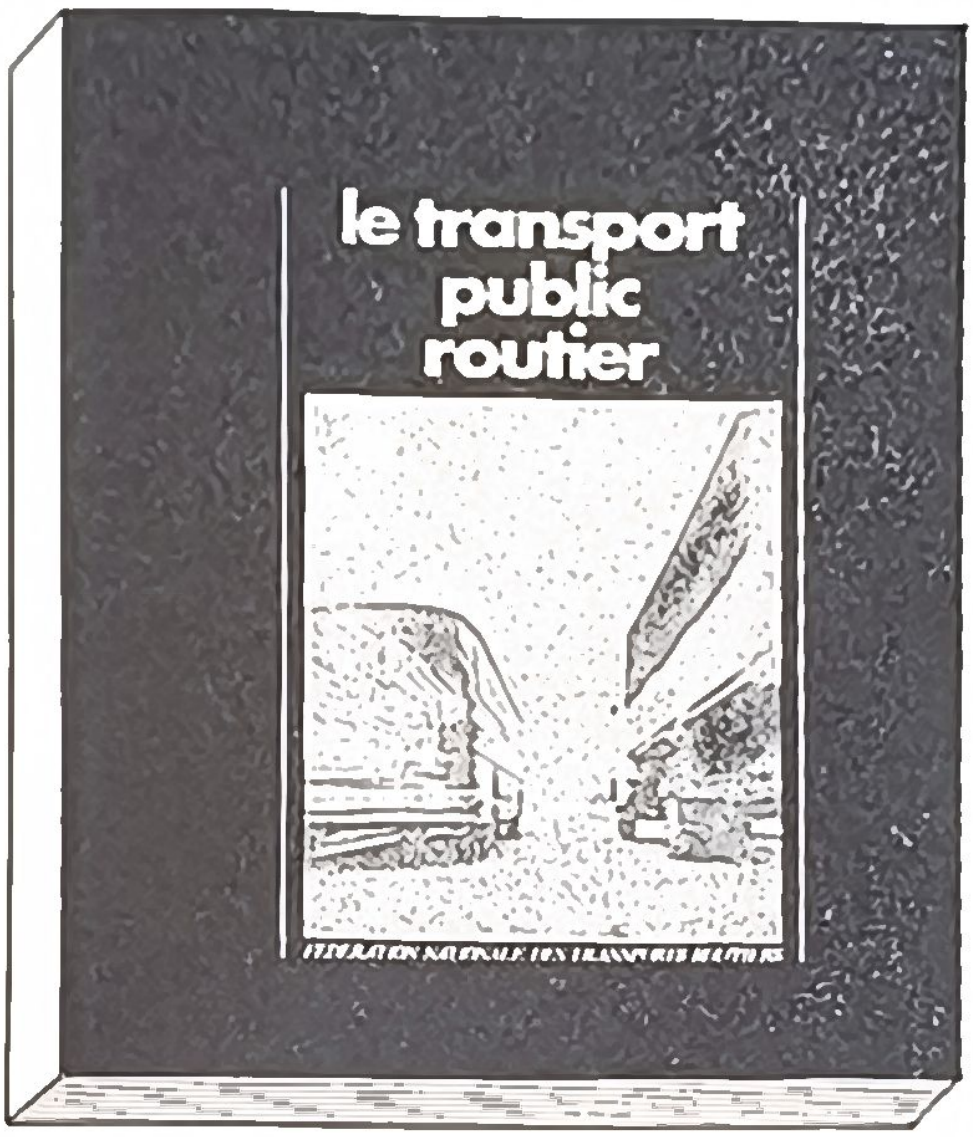
Lyon, Vénissieux, Saint-Fons, La Mulatière, Caluire, Cuire, Sainte-Foy-lès-Lyon, Saint-Genis-Laval, Vaulx-en-Velin, Bron, Villeurbanne, Pierre-Bénite, Oullins, Saint-Didier-au-Mont-d'Or, Collonges-au-Mont-d'Or, Fontaines-s.-Saône, St-Cyr-au-Mont-d'Or, Francheville, Champagne-au-Mont-d'Or, Ecully, Tassin-la-Demi-Lune, Crépieux-la-Pape, Feyzin, Corbas, Saint-Priest, Chassieu, Décines-Charpieu, Rillieux-la-Pape, Sathonay-Camp, Couzon, St-Romain-au-Mont-d'Or, Charbonnières, Irigny, Meyzieu, Jonage, Mions, Dardilly, Limonest, Albigny, Cailloux-sur-Fontaines, Curis, Fontaines-Saint-Martin, Genay, Montanay, Neuville, Poleymieux, Rochetaillée, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Sarthonay-Village, Solaise, Charly, Vernaison, Marcy-l'Etoile, St-Genis-les-Ollières, Craponne, Fleurieux-sur-Saône et La Tour-de-Salvagny.

Ceci ressort d'un arrêté du 6 juillet 1971 publié au Journal Officiel du 18 juillet.

Le rôle, la place, l'avenir du transport routier...

Pour le savoir

commandez dès aujourd'hui à Publ-Editions, 12, av. de la Grande-Armée - Paris 17e - à l'aide du bon à découper ci-joint.



- Les hommes
- Les entreprises
- Transports de voyageurs
- Transports de marchandises
- La technique
- Le statut social

- La formation
- L'organisation
- Politique Générale des Transports
- Echanges internationaux
- Le Réseau Routier

réalisé par Publ-Editions, pour et avec la collaboration de la FNTR, cet ouvrage présente un bilan détaillé de la profession, une analyse claire et objective d'un grand secteur de l'économie.

Je désire recevoir la plaquette "Le Transport Public Routier"

Nom _____ *Prénom* _____

Adresse complète _____

Ci-joint, chèque, mandat CCP de 9,25 F (8 F + 1,25 F de frais d'envoi), à l'ordre de Publ-Editions, 12 av. de la Grande-Armée 75 - Paris 17e

1105

Transports d'écoliers croissance ralentie

Les Services des Transports de Voyageurs du Ministère des Transports ont procédé à une analyse des premiers résultats statistiques des transports scolaires pour l'année 1969-1970. Les chiffres recensés proviennent de 59 départements. Ils ont été comparés avec les résultats de ces mêmes départements pour l'année 1968-1969.

L'analyse réalisée fait apparaître un ralentissement de la croissance du nombre d'élèves transportés, tant pour les services réguliers que pour les circuits spéciaux.

Alors que l'on constatait pour l'année scolaire 1968-1969 une augmentation de 12,2 % pour les services réguliers et 16,5 % pour les circuits spéciaux ; les augmentations prévues pour l'année scolaire 1969-1970 sont respectivement de 10,3 % et 14 %.

Le nombre des circuits spéciaux continue à s'accroître mais d'une manière plus lente (9,5 % pour l'exercice 1969-1970 contre 13,2 % pour l'exercice 1968-1969) tandis que la longueur de ces circuits s'accroît de façon substantielle (22,5 % pour l'exercice 1969-1970 contre 15,2 % pour l'exercice 1968-1969).

A partir de ces résultats, les Services du Ministère des Transports ont procédé à des estimations des résultats généraux de l'année scolaire 1969-1970.

Ainsi le nombre des circuits spéciaux serait passé de 16.176 en 1968-1969 à 17.715, et leur longueur aurait atteint 471.000 km au lieu de 385.000 km un an plus tôt ; le nombre des km/cars annuels croissant de 157.854 à 182.164. Ces circuits spéciaux auraient été utilisés par 803.180 élèves (704.541 en 1968-1969). Leur coût global annuel s'élèverait à 285,3 millions (contre 245,3).

Les services réguliers auraient transporté 335.270 élèves (303.960 un an plus tôt), pour un coût global de 124,8 millions (100,5 millions en 1968-1969).

Transports scolaires

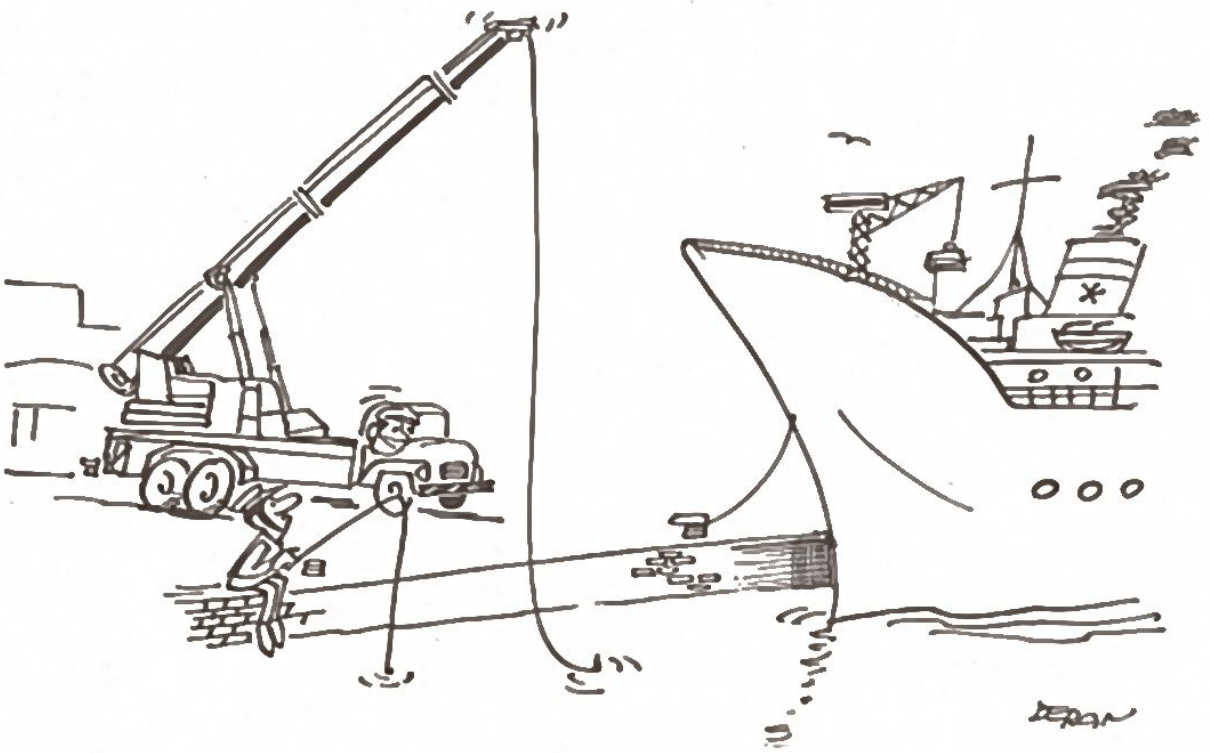
Résultats de 59 départements

	1968-1969	1969-1970	% de variation
I - Circuits spéciaux			
— nombre de circuits	8.842	9.684	+ 9,5
— longueur des circuits (km)	213.636	261.745	+ 22,5
— nombre d'élèves	398.561	454.333	+ 14,0
— km-cars annuel	91.290.725	105.377.482	+ 15,4
— coût global annuel (F) ..	141.969.980	165.136.317	+ 16,3
II - Services réguliers			
— nombre d'élèves	195.614	215.740	+ 10,3
— coût global annuel (F) ..	63.889.670	75.438.434	+ 24,2

Ne doublez jamais

- au sommet d'une côte,
- dans un croisement
- en troisième position

Soyez prudents



— Sans légende —

Progrès constant des transports routiers en trafic international

Bien que la voie maritime et le rail soient plus utilisés que la route en transport international, cette dernière achemine un volume de marchandises en augmentation constante depuis plusieurs années.

C'est ce qui ressort de statistiques publiées dans une récente note d'information du Ministère des transports. Les chiffres fournis proviennent de deux sources : la Direction Générale des Douanes (statistiques données en poids net de marchandises) et le dépouillement des autorisations nécessaires aux transporteurs français (tonnages bruts, c'est-à-dire emballages compris).

13,4 % des échanges prennent la route

En 1969 les échanges internationaux ont atteint 264.668.161 tonnes (169 millions de T à l'importation et 95 millions à l'exportation) soit 10 % de plus qu'en 1968. Sur ce total les importations passent de 63 à 64 %.

La progression des transports par route dépasse légèrement celle des échanges globaux ; avec 35.519.364 tonnes, la route atteint ainsi 13,4 % du total (31.574.849 T et 13,1 % en 1968. Cette année encore les importations par route (15.600.394 T et 9,2 % des importations) contribuent fortement à la hausse du total : + 18,2 % contre + 8,4 % pour les exportations. Elles passent ainsi de 42 à 43,9 % du trafic routier.

A l'importation la voie maritime ne modifie pas sa contribution (72,8 %) grâce à une augmentation égale à celle de l'ensemble (11,8 %). Par contre le fer et les voies navigables sont encore en retrait : 10,3 % (10,6 en 1968) et 7,6 % (7,9).

A l'exportation les positions de la mer (25,4 %) et des voies navigables (21,7 %) se détériorent au profit du fer (31,2 %) et de la route (20,9 %).

Il convient en outre de noter l'accélération de la progression du trafic aérien (14,8 %).

La ventilation des marchandises transportées a été effectuée selon les 10 chapitres de la Nomenclature Statistique des Transports (N.S.T.).

Les chapitres 2, 3, 7 (combustibles minéraux solides, produits pétroliers, engrais) n'atteignent pas 5 % du total tant à l'importation qu'à l'exportation.

Le chapitre 4, minerais et déchets pour la métallurgie, fait presque exclusivement l'objet d'exportations (23,6 %) il s'agit essentiellement de minerai de fer. Seul le chapitre 6 (minerai bruts ou manufacturés et matériaux de construction) occupe une place relative plus grande que celui-ci à l'exportation : 25,9 % (sables communs et graviers, et pierres concassées et cailloux, principalement). En outre ce chapitre constitue 43,3 % des importations dont près des 2/3 se composent de pierres concassées et cailloux.

Après ces deux chapitres, viennent dans l'ordre, à l'exportation, les « produits agricoles et animaux vivants » (14,12 %), « machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales », « denrées alimentaires et fourrages », « produits chimiques » et « produits métallurgiques », qui sauf les premiers n'atteignent pas 10 % de l'ensemble.

A l'importation, après le chapitre 6, ce sont les « machines, véhicules » (16,8 %) et « produits chimiques » (11,4 %) qui tiennent les premières places ; après quoi viennent les « produits métallurgiques » (9,5 %) et « produits agricoles et animaux vivants » ainsi que « denrées alimentaires et fourrages » proches de 8 % du total.

Les autres chapitres font l'objet de trafics très faibles en provenance de l'étranger. Quelques chapitres regressent en valeur absolue d'une année sur l'autre : « produits agricoles et animaux vivants » à l'importation, « minerai et déchets pour la métallurgie » à l'exportation.

Belgique et Luxembourg d'abord

Si l'on considère les pays de destination ou de provenance des marchandises transportées par route, le groupe formé par la Belgique et le Luxembourg conserve, de loin, la première place dans l'ensemble des échanges : 17.157.000 T sur 35.519.000 T, soit 48,3 % en léger retrait par rapport à l'année précédente (49 %), tandis qu'il se maintient à 17,4 % des trafics tous modes de transport. Cette évolution résulte d'une réduction relative des importations par la route.

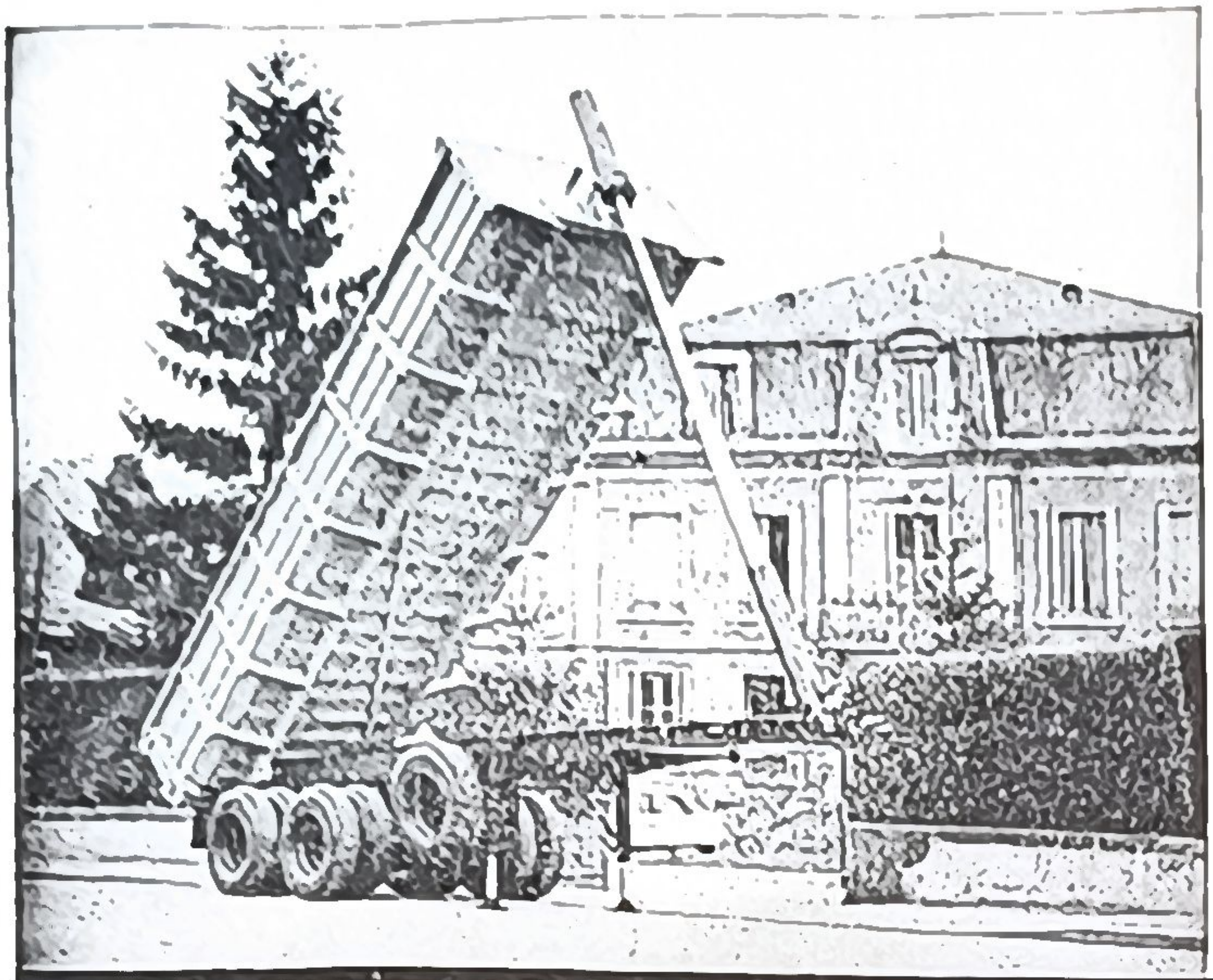
Viennent ensuite l'Allemagne Fédérale (9.126.000 T soit 25,7, %), également en recul, la Suisse (3.236.000 T soit 9,10 %), les Pays-Bas (2.230.000 T soit 6,3 %) et l'Italie (2.156.000 T soit 6,1 %).

Enfin on note une baisse relative du trafic routier avec l'Espagne (3,6 %) et l'Autriche, et, à l'inverse, un accroissement de ce même trafic, avec les pays scandinaves, dont l'importance reste toutefois très secondaire.

Les transporteurs français : 44,7 % du trafic routier

Les transporteurs français participent pour 44,7 % à l'ensemble du trafic routier international touchant la France : 15.873,212 tonnes,

→



UNE NOUVELLE

Semi-benne

PLUS LÉGÈRE
PLUS ROBUSTE
PLUS STABLE
MOINS CHÈRE

POIDS A VIDE : 6 TONNES
POIDS TOTAL EN CHARGE : 32 T. 500

AGENTS
[illegible]
METZ - TILLY
[illegible]

ROBUSTE - KAISER

(54) LONGUYON TEL. 44.51.76 Télex 86.922

ertec

RESOUT TOUS VOS PROBLÈMES DE TRANSPORT EN VRAC ET DE MANUTENTION PNEUMATIQUE d'engrais, produits alimentaires, chimiques, plastiques et matériaux de construction, AVEC SES AUTOPORTANTES.

PTC 29/32 T - CU 23.000 kg
CAPACITÉ 20 A 54 m3
DE 2 A 6 COMPARTIMENTS

ertec

RUE F.L. GIBON-92-BAGNEUX
TEL. : 735-79-00

(Suite de la page 1377)

se répartissant en 6.022.315 T, soit 37,9 % d'importations (33 % en 1968) et 9.850.879 T, soit 62,1 % d'exportations (65 %). Ces tonnages représentent respectivement 38,6 % et 49,4 % des importations et exportations réalisées par tous les transporteurs routiers avec la France.

La structure de la balance des trafics des transporteurs routiers français tend ainsi à se rapprocher de celle du trafic « tous transporteurs » (43,9 % d'importations, 56,1 % d'exportations). Dans un cas comme dans l'autre, la part des importations progresse au détriment de celle des exportations.

Les principales marchandises échangées restent les minerais et déchets pour la métallurgie (45,9 % des exportations, en baisse) et les minerais brut ou manufacturés et matériaux de construction (56,3 % des importations, en forte hausse et 13,6 % des exportations, en baisse) : ces deux chapitres font l'objet de trafics très équilibrés, et exclusivement frontaliers.

Viennent ensuite, avec une participation supérieure à 5 % des échanges, les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales, les produits chimiques, métallurgiques, agricoles et animaux vivants ainsi que les denrées alimentaires et fourrages.

Le trafic frontalier (10.281.046 T, dont 6.712.019 à l'exportation et 3.569.027 à l'importation), malgré une baisse de sa part relative de 71 à 69 %, constitue l'activité principale des transporteurs français en transport international.

5,59 millions de tonnes font l'objet d'un trafic frontalier en 1969 : la progression par rapport à 1968 est très nettement supérieure à celle enregistrée les années précédentes : 28,7 % contre 15,6 % en 1968 et 13,6 % en 1967. Elle résulte d'une amélioration de la position française à l'égard des Pays-Bas, du Luxembourg (en baisse absolue cependant) et de l'Italie et d'une quasi-stabilité de notre position avec les autres pays.

On note par ailleurs avec l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Autriche une progression du trafic supérieure à celle de l'ensemble « tous pays », il en va de même, et de manière plus nette, avec plusieurs des « petits » partenaires de la France, Portugal, Pays de l'Est, Autriche (+ 50 % et plus).

1/3 des trajets à vide

La légère progression, enregistrée chaque année, du tonnage moyen par trajet en charge, se confirme en 1969 (celui-ci passe à 15,3 T) : elle est imputable principalement aux trafics entre la France d'une part, l'Italie, l'Espagne et les Pays-Bas d'autre part (tonnage moyen supérieur ou égal à 12,6 T). Quant au parcours moyen en charge, il progresse encore : 609 km contre 594 en 1968. Il atteint même 866 km avec l'Italie.

La proportion des trajets effectués à vide ne varie guère : elle approche le tiers du total (32 %) et atteint 48,2 % dans les relations avec le Luxembourg, 44 % avec la Suisse, mais seulement 22,7 % avec l'Italie.

La répartition du trafic non frontalier selon les différentes catégories de marchandises transportées diffère de celle du trafic total par la place qu'y occupent les produits métallurgiques (29,8 % dans celui-ci, 7,8 % dans celui-là, avec sensiblement la même répartition à l'entrée et à la sortie du territoire) et les minerais et déchets pour la métallurgie (dont l'importance n'est notable qu'à l'exportation, en trafic frontalier).

Viennent en tête du trafic non frontalier : les machines, véhicules et objets manufacturés et transactions spéciales (28,7 %), en forte hausse tant à l'importation (45 %) qu'à l'exportation (31,7 %) ; les produits chimiques (18,8 %) les denrées alimentaires et fourrages, dont le trafic est excédentaire, les produits métallurgiques, en équilibre, et les produits agricoles, largement excédentaires.

La Région Parisienne est responsable d'une part prépondérante et toujours accrue des trafics non frontaliers (17,6 %) ; la Région Rhône-Alpes (12,5 %) accroit son avance sur la Région Nord (11,2 %) qui a subi une baisse relative de près d'un point. L'Aquitaine, l'Alsace, la Provence Côte-d'Azur voient leur part se réduire à 6 % ou légèrement moins au profit de la Picardie, la Haute-Normandie, la Bourgogne, la Région Midi-Pyrénées et le Centre. Sont exportatrices nettes les régions : Rhône-Alpes, Alsace, Lorraine, Aquitaine, Haute-Normandie ; seule la Région Parisienne est très sensiblement déficitaire (26 % d'importations, 10,9 % d'exportations).

Progrès dans les échanges franco-allemands

La lecture des statistiques fournies par la Direction Générale des Douanes pour l'année 1969 qui comprennent tout le trafic effectué par route (frontalier, non frontalier, transporteurs publics et privés), conduit aux observations suivantes :

Le transport sous pavillon français consolide ses positions sur plusieurs relations : si sa participation globale ne s'accroit que très faiblement (44,7 % contre 44,3 % en 1968) on note un progrès réel dans les échanges franco-allemands (40,6 % en 1969 au lieu de 36,1 % en 1968) : l'exportation en bénéficie exclusivement, avec une progression de la participation française de 27,0 % à 33,4 % ; cette observation vaut également pour les relations France-Italie où la part française s'élève à 52,2 % (50,5 % en 1968), et France-Pays-Bas : 19,6 % (18,4 % en 1968). Toutefois, en raison d'un recul de la participation des transporteurs français à l'exportation vers l'ensemble Belgique-Luxembourg (63,3 p. cent en 1969 contre 67,6 % en 1968), les transports assurés par la France dans les échanges effectués par la route avec le reste du Marché Commun sont en légère baisse : 45,2 % (45,4 % en 1968).

Dans les trafics avec ses autres partenaires, le transport français renforce ses positions. Les progrès les plus marqués concernent nos échanges ave la Suisse (à l'importation) et le Portugal. Il y a toutefois lieu de noter que mis à part les échanges avec ces deux pays, la part française dans ce second groupe de trafics est anormalement faible : 18,2 % avec les Pays de l'Est, 26,1 % et 26,5 % avec l'Autriche et la Scandinavie.

Ces déséquilibres ne sont pas sans conséquences sur les possibilités d'application des accords bilatéraux fondés sur la notion de réciprocité, que la France a signés avec ses différents partenaires ; une telle situation ne pourrait cependant pas s'améliorer sous le seul effet de dispositions réglementaires : la faiblesse des implantations commerciales à l'étranger et l'insuffisance de la prospection des marchés sont en cause — estime le Ministère des Transports — au même titre que le caractère artisanal de nombreuses entreprises françaises de transport ou des pratiques commerciales trop répandues en France (prix « départ-usine », achat « franco-domicile »).

AMBULANCIERS

Chronique de Christian DORCY

Réglementation de la profession

Le règlement d'Administration Publique devant permettre la mise en vigueur de la Loi du 10 juillet 1970 réglementant la profession des ambulanciers n'ayant pas encore été pris, plusieurs parlementaires dont MM. Aubert, de Broglie et Triboulet sont intervenus auprès du Ministère de la Santé pour connaître les raisons de ce retard.

Dans son intervention, M. Triboulet estimait, quant à lui, que la raison devait résulter des difficultés tenant à l'application de la Loi aux services des ambulances publiques et notamment, au personnel des Centres de Secours et d'Incendie.

Dans sa réponse, le Ministre de la Santé Publique déclare que ce retard est imputable au fait que le Parlement a introduit dans le projet présenté par le Gouvernement, un amendement étendant aux services publics effectuant des transports sanitaires les droits et obligations prévus pour les services d'ambulances privées.

Il s'est donc avéré a souligné le Ministre de la Santé Publique, qu'il était indispensable de procéder à de nouvelles consultations auprès des départements ministériels intéressés pour la mise en application de la Loi

Tarification des ambulances de la Somme

L'Arrêté préfectoral du 7 juillet 1970 ayant été abrogé, la tarification des ambulances de la Somme a été fixée comme suit :

Minimum de course : 16 F pour 10 km ; terme kilométrique après 10 km : 0,95 F ; heure d'attente : 12 F.

Majoration de 25 % du tarif de jour pour les dimanches et jours fériés et de 50 % pour toutes les courses de nuit.

Sont autorisés également les suppléments suivants : Majoration de 25 % pour les transports simultanés avec répartition ; supplément de 25 % pour les parcours sur routes enneigées ou verglacées.

La fourniture de l'oxygène donne droit à un supplément horaire de 15 F et de 35 F pour l'utilisation d'un incubateur.

Le transport des malades mentaux permet un supplément de 20 F et de 9 F de l'heure pour un brancardier supplémentaire. Les frais de repas et d'hôtel peuvent être réclamés à la clientèle.

Kilométrage Michelin pour les ambulances du Gard.

L'arrêté préfectoral du Gard a fixé la tarification des ambulances par agglomération et en simple ou en double transport.

La longueur de la course doit être calculée sur la base de la carte Michelin.

Pour un trajet partant d'une ville de plus de 40.000 habitants ou y aboutissant, la facture peut être majorée de 3 km.

Sur la longueur d'une course reliant deux villes de plus de 40.000 habitants, les ambulanciers peuvent bénéficier d'une majoration de 6 km.

En ce qui concerne la fourniture de l'oxygène, elle autorise un supplément de 8,20 F et la fourniture de l'incubateur un suplément de 4 F.

L'arrêté précise, toutefois, que l'oxygène doit être pratiqué **par un auxiliaire médical légalement autorisé à exercer cette profession.**

Les feux spéciaux des ambulances codifiés par un arrêté

Le Journal Officiel du 9 juillet a publié un arrêté du 30 juin 1971 relatif aux feux spéciaux des véhicules d'intervention urgente.

L'arrêté classe d'abord ces véhicules en deux catégories. Dans la catégorie A figurent les véhicules des services de police et de gendarmerie et véhicules servant à la lutte contre l'incendie. La catégorie B est celle des « véhicules dont il importe de faciliter la progression » : ce sont tout d'abord les « ambulances autorisées par les articles R 32 et R 96 du Code de la Route à être équipées et à utiliser des timbres spéciaux », ainsi que les véhicules d'intervention d'Electricité de France et de Gaz de France.

Les articles 2 et 3 ont trait aux feux des véhicules de la catégorie A.

Les véhicules de la catégorie B — donc, les ambulances — devront, aux termes de l'article 4, « être munis d'un feu spécial fixe émettant une lumière bleue intermittente. »

Il sera placé dans la partie supérieure des véhicules et devra être visible dans tous les azimuts pour un observateur situé à 150 mètres ».

Les feux spéciaux des véhicules de la catégorie B devront être conformes à un type agréé.

L'homologation sera accordée aux dispositifs qui auront satisfait aux conditions d'un cahier des charges approuvé par le Ministre de l'Equipement et du Logement.

L'Article 6 précise que « l'autorisation pour un véhicule de la catégorie B d'être muni d'un feu spécial sera délivrée par les Préfets :

« pour les véhicules ambulances, sur proposition du directeur départemental de l'action sanitaire et sociale :

« pour les autres véhicules, sur proposition de l'ingénieur en chef des mines chargé de l'arrondissement minéralogique. »

« Cette autorisation sera matérialisée sur le certificat d'immatriculation par la mention « Feu spécial bleu, arrêté du 30 juin 1971 ».

Toutefois, en ce qui concerne les véhicules ambulances de l'armée, les conditions dans lesquelles sera délivrée l'autorisation seront fixées par le Ministre d'Etat chargé de la Défense nationale.

Les règles relatives à l'agrément des feux spéciaux prévues à l'article 4 seront applicables à dater du 1er juillet 1972.

Toutefois, les véhicules de la catégorie B immatriculés avant le 1er juillet 1972 pourront être équipés de ces nouveaux dispositifs.

L'arrêté du 24 février 1960 relatif aux avertisseurs lumineux spéciaux des véhicules des services de police, de gendarmerie et de lutte contre l'incendie est abrogé.

TARIFICATION

Proposition du C.N.R.

Le Journal Officiel du 7 juillet a publié une proposition de tarif présentée par le C.N.R. à l'homologation ministérielle.

Elle tend a créer une tarification particulière pour les bouteilles, au départ de Cognac (Charente) à destination des localités situées dans les départements suivants : Bouches-du-Rhône, Calvados, Cher, Essonne, Ille-Garonne, Hauts-de-Seine, Hérault, Ille-et-Vilaine, Loire-Atlantique, Nièvre, Nord, Orne, Pas-de-Calais, Pyrénées-Atlantiques, Pyrénées-Orientales, Paris, Seine-Maritime, Seine-Saint-Denis, Somme, Val-de-Marne et Yvelines, sous réserve d'un tonnage annuel minimum de 25.000 tonnes pour l'ensemble des trafics remis au transport routier sous toutes conditions de tonnage.

Cette proposition entrera en application à compter du 6 août 1971, sauf opposition du ministre des transports.

NOTRE CARNET

Carnet blanc

En l'église abbatiale de St-Gildas-de-Rhuis (Morbihan) a été célébré, le 30 juillet, le mariage de Mademoiselle Claire Glavany et de M. Yves Chaudron.

La jeune épousée est la fille de M. Alain Glavany, chef du service fiscal et juridique de la F.N.T.R., et tous les transporteurs se réjouiront avec nous de cet heureux événement familial.

Nous presentons aux parents nos très vives et très cordiales félicitations et souhaitons bonne route aux jeunes mariés.

Distinctions

Selon la tradition, le 14 juillet, le Journal Officiel a publié un certain nombre de décrets portant promotion ou nomination dans l'Ordre National de la Légion d'Honneur. Parmi les personnalités ainsi distinguées figurent des personnalités éminentes du monde de l'Automobile et des Transports, et de l'Administration.

Ont ainsi été promus Officiers, au titre du Ministère de l'Equipement et du Logement, MM. François Maury, Administrateur de la Prévention Routière et Jean Rojot, chef du Service Régional de l'Equipement de Picardie.

Ont été nommés Chevaliers, au titre du Ministère des Transports : M. Georges Rateau, Président de la Chambre Syndicale Nationale des Loueurs de Véhicules Industriels, Vice-Président du Comité de Liaison des Transports et de la Manutention, Vice-Président Directeur Général de l'Auto-Routière, M. Amédée Croze, Président-Directeur Général d'une Société de Transport, M. Guy Jacquin, Sous-Directeur à la Direction des Transports Terrestres et M. Henry Rey, ancien Président Directeur Général de Société de Transports.

Au titre du Ministère de l'Equipement et du Logement, M. Pierre Andrau, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Départemental de l'Equipement du Finistère, M. Charles Salva, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur départemental de l'Equipement des Pyrénées-Atlantiques.

Au titre du Ministère du Développement Industriel et Scientifique, M. Jean Baratte, Secrétaire Général de la Société des Automobiles Peugeot et M. Marc Ouin, Secrétaire Général de la Régie Nationale des Usines Renault.

Au titre du Ministre Délégué auprès du Premier Ministre, chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire, M. Jean Redelé, Président Directeur Général de Société, constructeur d'automobiles.

Toutes nos félicitations aux personnalités ainsi mises à l'honneur.

Au Cabinet du Ministre de l'Équipement

Un important mouvement a modifié la composition du Cabinet du Ministre de l'Equipement et du Logement.

Par arrêtés du 30 juin publiés au Journal Officiel du 6 juillet, il a été mis fin aux fonctions exercées en qualité de conseillers techniques par MM. Michel Euvrard, Inspecteur des Finances, et Bruno Grange, Ingénieur des Ponts et Chaussées, appelés à d'autres fonctions.

MM. Gérard Morançay, Ingénieur Divisionnaire des Travaux Publics de l'Etat, Michel Bionnex, Inspecteur Central du Trésor et Jacques Lagardère, Ingénieur des Ponts et Chaussées sont nommés Conseillers Techniques.

A la Commission des Comptes des Transports de la Nation

Par arrêté du 17 juin 1971 publié au *J. O.* du 19 juin, sont nommés membres de la Commission des Comptes des Transports de la Nation pour une durée de trois ans à compter du 1er mai 1971 :

M. Joseph Artaud-Macari, inspecteur général des travaux publics et des transports.

M. Jean Bernheim, directeur de l'office national de la navigation.

M. André Despis, directeur financier de la Compagnie générale transatlantique.

M. Robert Devouge, ingénieur général des ponts et chaussées.

M. Gérard Dupont, président du centre de productivité des transports.

M. Paul Josse, vice-président délégué du conseil d'administration du syndicat des transports parisiens.

M. Eugène Jungelson, ingénieur général des ponts et chaussées.

M. Jean Mercier, directeur de l'institut du transport aérien.

M. Francis Perrin-Pelletier, ingénieur en chef des mines.

M. Michel Walrave, ingénieur principal au service de la recherche de la Société nationale des chemins de fer français.

M. Sylvain Wickham, agrégé des facultés de droit et des sciences économiques.

M. Pierre Darrot, chargé de mission à l'institut national de la statistique et des études économiques, est nommé rapporteur général adjoint de la Commission des Comptes des Transports de la Nation, en remplacement de M. Jacques Rivier.

Au Conseil d'Administration de l'Institut de Recherche des Transports

Par arrêtés du ministre du développement industriel et scientifique, du ministre de l'équipement et du logement et du ministre des transports en date des 27 et 28 mai 1971, publiés au *Journal Officiel* du 11 juin 1971, sont nommés membres du conseil d'administration de l'institut de recherche des transports :

En qualité de représentant du ministre d'Etat chargé de la défense nationale, M. le professeur Jacques Dubois, directeur des recherches et moyens d'essais à la délégation ministérielle pour l'armement.

En qualité de représentant du ministre de l'intérieur, M. Jean-Victor Gaudel, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chef des services techniques à la direction générale des collectivités locales.

En qualité de représentant du ministre de l'économie et des finances, le directeur du budget ou son représentant.

En qualité de représentant du ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, M. Georges Metzinger, ingénieur en chef des ponts et chaussées, chargé de mission à la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

En qualité de représentant du ministre du développement industriel et scientifique, M. Bernard Bailly du Bois, adjoint au délégué général à la recherche scientifique et technique.

En qualité de représentant du ministre de l'équipement et du logement, M. Pierre Delaporte, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du personnel et de l'organisation des services.

En qualité de représentant du ministre des transports, M. François Watine, conseiller d'Etat.

En qualité de représentant du secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique, M. René Boquet, administrateur civil, chef de bureau à la direction générale de l'administration et de la fonction publique.

En qualité de personnalités compétentes en matières scientifiques ou techniques, sociales ou économiques, M. Jean Bertin, président-directeur général de la Société Bertin et Cie ; M. Pierre Baudis, député, maire de Toulouse ; M. Pierre-Donatien Cot, ingénieur général des ponts et chaussées, directeur général d'Air France ; M. Gérard Delil, syndicaliste de l'Institut de recherche des transports ; M. Gérard Dupont, président délégué général de l'association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports ; M. Gilbert Granval, président du conseil d'administration des Messageries maritimes et M. Pierre Laffitte, sous-directeur de l'école des mines de Paris.

M. François Watine, conseiller d'Etat, est nommé président du conseil d'administration de l'institut de recherche des transports.

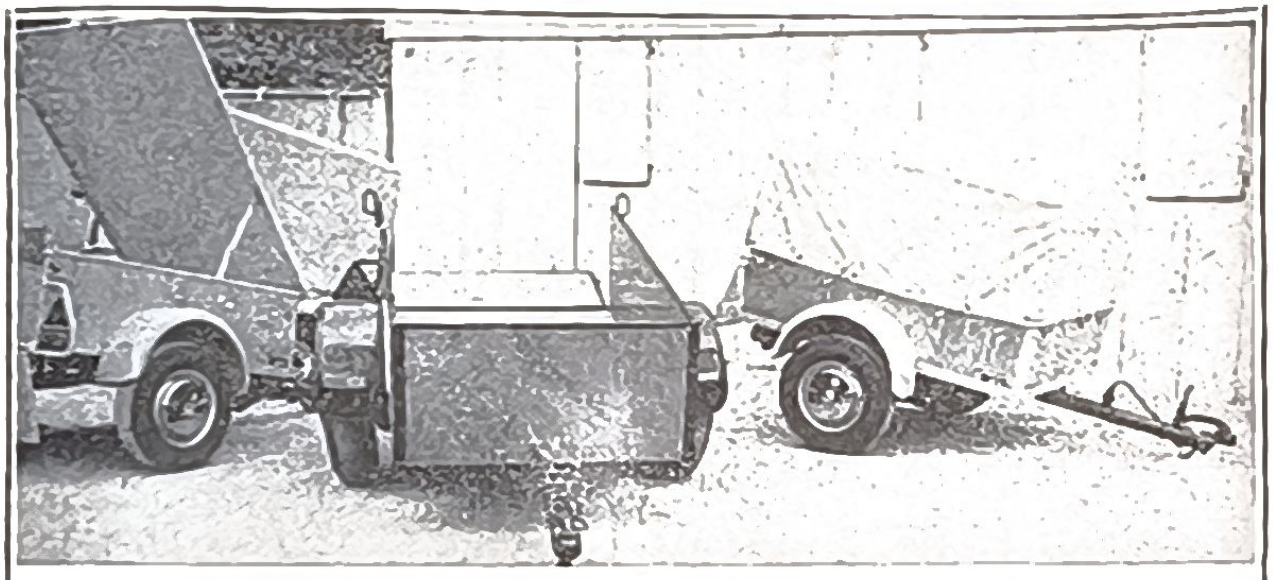
Au Comité scientifique de l'Institut de Recherche des Transports

Par arrêté en date du 24 juin 1971, publié au Journal Officiel du 4 juillet sont nommés membres du comité scientifique de l'institut de recherche des transports :

M. Alexis Déjou, directeur des études et recherches à Electricité de France ; M. Raymond Fichelet, président directeur général de la Société d'études et de recherches en sciences sociales (S. E. R. E. S.) ; M. Bernard de Fontgalland, chef du service de la recherche de la S. N. C. F. ; M. Paul Josse, ingénieur en chef des ponts et chaussées, vice-président délégué du syndicat des transports parisiens ; M. Lucien Malavard, directeur du centre de calcul analogique du C. N. R. S. ; M. François Perrin-Pelletier, ingénieur en chef des mines, directeur de production des Automobiles Peugeot (Sochaux) ; M. Georges Rottier, professeur associé à l'université Paris-I ; M. François de Vitry d'Avaucourt, ingénieur des ponts et chaussées, adjoint au secrétaire général de la marine marchande ; M. Jacques Villiers, ingénieur général de l'aviation civile, directeur de la région aéronautique Nord, et M. Alain Wisner, professeur d'ergonomie et de psychologie du travail au Conservatoire national des Arts et Métiers.

•

Par arrêté en date du 24 juin 1971, M. Alexis Déjou, directeur des études et recherches à Electricité de France, est nommé président du comité scientifique de l'institut de recherche des transports.



Remorque de transport en tous genres
Plateforme - Plateau ridelles - Bagagères pour cars, vans, etc...
Charge utile de 250 à 1.250 kgs.
SODIS
BOITE POSTALE 26 - 77-MEAUX
119, RUE DE CHAAGE — 77 - MEAUX
TÉL. 434.11.60

Déménageurs
COUVERTURES militaires en laine d'occasion
SANGLES
BACHES neuves ou d'occasion U.S.
B.A.T.E.C. 45 bis, rue A.-Carrel 93 - MONTREUIL
VENTE et LOCATION Tél. : 328-85-30
Expédition dans toute la France

UNIC
ÉLÉMENTS DE TOLERIE
PIÈCES DÉTACHÉES ET ORGANES DE RÉCUPÉRATION
J. RENAUD 193, av. P.-Brossolette MONTROUGE (Seine) 253-12-87

ATTENTION !!
A VOS PNEUS
Soyez en REGLE et faites des ÉCONOMIES n'attendez pas la disparition des stries
RESCULPTEZ
vos pneus vous-même facilement avec le resculpteur
CALARIA

Mécanoto
RUE MARIETTON 69 - ECULLY

Les nouvelles modalités de la taxation des comptes courants d'associés font l'objet de vives critiques

L'article 12 de la loi du 9 juillet 1970 a soumis à un régime restrictif la taxation des intérêts des comptes-courants d'associés.

Jusqu'à la date de l'application de ce texte (le 31 décembre 1970), les intérêts des comptes-courants d'associés étaient placés par voie d'option sous le régime du prélèvement libératoire de 25 %.

L'article 12 de cette loi a limité le bénéfice de cette faculté d'option aux comptes-courants n'excédant pas 200.000 F et lorsqu'il s'agit de sommes que les associés qui assurent en droit ou en fait la direction d'une personne morale laissent ou mettent directement à la disposition de cette personne.

En raison des inconvénients que ce texte présente pour certaines entreprises de transport, la F.N.T.R. a appelé sur lui l'attention de la Commission de la Fiscalité du C.N.P.F. et à la C.G.P.M.E.

Opposition du C.N.P.F. et des petites et moyennes entreprises

Rappelant ses efforts pour obtenir que les intérêts des comptes-courants d'asociés ne soient pas soumis, en totalité, à un impôt sur le revenu, dans les conditions du droit commun et que la faculté d'option soit maintenue dans les comptes-courant n'excédant pas 200.000 F, la Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises souligne dans sa réponse que les Pouvoirs Publics étaient très opposés au maintien du régime du prélèvement libératoire.

Consciente de l'insuffisance de la disposition qui a finalement été adoptée, la Confédération est disposée à essayer de reprendre la discussion à la prochaine Loi de finances.

Toutefois, il lui paraît que la réussite d'une telle tentative implique que le Ministre des Finances révise sa position car il dispose de tous les moyens de procédure nécessaires pour empêcher la discussion.

Le CNPF, également, n'a cessé, tant au cours des débats parlementaires qui ont précédé le vote de la loi du 9 juillet 1970, que depuis lors, et notamment à l'occasion des travaux de plusieurs Commissions du Plan, de souligner le caractère regrettable sur le plan du financement des petites et moyennes entreprises, des dispositions issues de cette loi.

Etant donné les réactions très vives qu'a soulevées cette question au Commissariat au Plan, le CNPF espère que des assouplissements seront un jour admis. Mais il note, dans sa réponse, qu'il est souhaitable que toutes les entreprises intéressées soulignent, chaque fois qu'elles en ont l'occasion, auprès des instances locales, le caractère néfaste et anti-économique des mesures votées par le Parlement en ce domaine.

●

Dans une circulaire dont nous publions ci-dessous l'essentiel, le C.N.P.F. analyse les principales dispositions de la loi du 9 juillet 1970.

Selon les termes de l'article 12-I 1° de la loi du 9 juillet 1970, l'option pour le prélèvement de 25 % libératoire de l'impôt sur le revenu n'est pas admise en ce qui concerne « les intérêts versés après le 31 décembre 1970 au titre des sommes que les associés assurant, en droit ou en fait, la direction d'une personne morale laissent ou mettent, directement ou par personnes interposées, à la disposition de cette personne morale, dans la mesure où le total de ces avances excède 200.000 francs ».

Personnes interessées

Selon l'Administration fiscale, les « associés assurant en droit ou en fait la direction » sont :

— **Dirigeants de droit** : Dans les sociétés anonymes, le président du conseil d'administration (ou président-directeur général), le ou les directeurs généraux et, le cas échéant, l'administrateur provisoirement délégué pour exercer les fonctions de président, dans les sociétés anonymes de type classique ; les membres du directoire, dans les sociétés anonymes de ce type.

Pour les autres sociétés (S.A.R.L., en nom collectif...), la désignation des associés investis des fonctions de gérance résulte généralement des statuts ou d'autres actes sociaux.

Si, dans une société de personnes, il n'a pas été nommé de gérant, tous les associés sont censés s'être donnés réciproquement le pouvoir d'administration l'un pour l'autre et tous les associés sont gérants.

— **Dirigeants de fait** : Peuvent être considérés comme dirigeants de fait tous les associés ou actionnaires qui, sans être investis de fonctions officielles, remplissent des fonctions analogues à celles des dirigeants de droit ou exercent un contrôle effectif et constant sur la direction de l'entreprise. Mais, bien entendu, s'agissant d'une question de fait, celle-ci ne peut être résolue qu'après examen des cas particuliers sous le contrôle du juge de l'impôt.

En outre, aux sommes versées directement dans la caisse sociale par les dirigeants de droit ou de fait, doivent être ajoutés les fonds que ceux-ci font déposer par l'intermédiaire de tierces personnes.

Calcul de la limite de 200.000 F

La généralité des termes employés par l'article 12 permettrait de prendre en compte, pour le calcul de la limite de 200.000 francs, toutes les sommes laissées ou mises, à quelque titre que ce soit, à la disposition de la société par les associés dirigeants, en sus de leur part de capital, sous la seule réserve que les intérêts correspondants soient admis en déduction des bénéfices sociaux.

Mais pour tenir compte de l'objet des nouvelles dispositions, seules sont à prendre en considération les sommes dont les intérêts sont effectivement placés, sur option du bénéficiaire, sous le régime du prélèvement libératoire.

De plus, il est admis que les emprunts obligataires ayant fait l'objet d'une émission publique et les comptes sur livrets ne sont pas compris dans la base de calcul de la limite de 200.000 francs, même si les intérêts correspondants bénéficient du prélèvement de 25 %.

Le Journal Officiel a publié la loi instituant la taxe (2 % sur les salaires) pour les Transports en Commun de la Région parisienne

Le Journal Officiel du 13 juillet a publié la loi du 12 juillet relative à l'assujettissement de certains employeurs de Paris et des départements limitrophes à un versement destiné aux transports en commun de la Région parisienne. Aux termes de cette loi, quiconque emploie plus de neuf personnes, à Paris et dans les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-St-Denis et du Val-de-Marne, devra verser 2 % des salaires payés à ces salariés (dans la limite du plafond de la Sécurité Sociale) au Syndicat des Transports Parisiens, par l'intermédiaire des organismes chargés du recouvrement des cotisations de Sécurité Sociale.

Certains assujettis seront remboursés de leurs versements. Il s'agit des fondations et associations reconnues d'utilité publique, des employeurs qui logent ou transportent leurs salariés et de ceux dont les salariés sont employés à l'intérieur des périmètres des villes nouvelles.

Le solde, diminué des frais, sera réparti entre les entreprises de transport public intéressées au prorata des pertes de recettes résultant des réductions de tarif consenties aux salariés usagers de ces transports, « à condition qu'elles soient admises au bénéfice de cette compensation par le Syndicat des Transports parisiens ».

Le reliquat est affecté au budget d'équipement desdites entreprises.

Des décrets d'application sont annoncés. La loi doit entrer en vigueur le 1er septembre 1971. Nous en publions le texte ci-dessous.

Loi du 12 juillet 1971

relative à l'assujettissement de certains employeurs de Paris et des départements limitrophes à un versement destiné aux transports en commun de la région parisienne.

ART. 1er. — Les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, qui emploient plus de neuf salariés à Paris et dans les départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne, sont assujetties à un versement assis sur les salaires payés à ces salariés dans la limite du plafond fixé par le régime général en matière de cotisations de sécurité sociale. Les salariés s'entendent et les salaires se calculent au sens du code de la sécurité sociale.

ART. 2. — Le taux du versement est fixé par décret dans la limite de 2 p. 100 des salaires définis à l'article 1er.

ART. 3. — Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 4, le versement est affecté en priorité à la compensation des réductions de tarifs que les entreprises de transport en commun de la région parisienne consentent aux salariés, usagers de ces transports, à condition qu'elles soient admises au bénéfice de cette compensation par le syndicat des transports parisiens. Le reliquat est affecté au budget d'équipement desdites entreprises.

ART. 4. — 1. Les employeurs visés à l'article 1er sont tenus de procéder au versement prévu audit article auprès des organismes ou services chargés du recouvrement des cotisations de sécurité sociale et des allocations familiales, suivant les règles de recouvrement, de contentieux et de pénalités applicables aux divers régimes de sécurité sociale.

2. Le produit est versé au syndicat des transports parisiens.

Les versements effectués sont remboursés par ledit syndicat :

a) Aux fondations et associations reconnues d'utilité publique, à but non lucratif, dont l'activité est de caractère social ;

b) Aux employeurs qui justifient

BEDFORD
BEDFORD
BEDFORD

S.I.V.E.L.
83, Av. Aristide Briand
92-MONTROUGE

DISPONIBLES
TOUS TYPES

TÉLÉPHONE
735.52.00

257 D

avoir assuré le logement permanent sur les lieux de travail ou effectué intégralement le transport collectif de tous leurs salariés ou de certains d'entre eux et qui, de ce fait, sont exemptés du paiement de la prime spéciale uniforme mensuelle de transport, au prorata des effectifs transportés ou logés par rapport à l'effectif total ;

c) Aux employeurs, pour les salariés employés à l'intérieur des périmètres d'urbanisation des villes nouvelles.

Les contestations en matière de remboursement sont portées devant la juridiction administrative.

Ledit syndicat répartit le solde, sous déduction d'une retenue pour frais de recouvrement et de remboursement fixée par arrêté interministériel, entre les entreprises de transport public intéressées au prorata des pertes de recettes résultant des réductions de tarifs mentionnées à l'article 3.

ART. 5. — Le syndicat des transports parisiens est habilité à effectuer tout contrôle nécessaire à l'application de l'article 4 ci-dessus.

ART. 6. — Des décrets fixeront, en tant que de besoin, les modalités d'application de la présente loi et notamment celles nécessaires pour adapter les dispositions qui précèdent aux règles propres aux divers régimes de sécurité sociale. La présente loi entrera en vigueur le 1er septembre 1971.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 12 juillet 1971.

Obligations en août

En août, n'oubliez pas :

De régler pour le 15 :

— La taxe sur les salaires de juillet si vous y demeurez assujettis.

— Les retenues de juillet sur les honoraires dont les bénéficiaires sont domiciliés hors de France.

— Les cotisations de Sécurité Sociale de juillet sous réserve des tolérances admises pour la période des congés annuels.

Au plus tard le 15 août :

— Si vous avez payé des intérêts des bons de Caisse au cours du 2e trimestre 1971, verser à la recette des Impôts, sous peine d'indemnité de retard, l'impôt y afférent (retenues de 10 % ou prélèvement de 25 %).

Pour le 20 :

— Les droits correspondant aux timbres de contrats de transport utilisés en juillet.

Au plus tard le 24 :

— de régler vos bases sur le chiffre d'affaires ou les acomptes provisionnels.

Sociétés, vous devez :

Pour le 15 :

— Verser à la recette des Impôts :

— Le précompte mobilier sur certains dividendes mis en paiement en juillet.

— Le prélèvement de 25 % sur les tantièmes versés en juillet.

— Le solde de l'impôt sur les sociétés afférent à l'exercice clos le 30 avril 1971 (sous peine de majoration de 10 %).

Pour le 31 :

— Si vous avez clos votre Exercice social le 31 mai 1971, déposer la déclaration des résultats (déclaration N° 2065 ou N° 2064 et les pièces annexes y compris le relevé des frais généraux).

Contribution sociale de Solidarité

Délai variable en ce qui concerne la déclaration et le versement avant le 76e jour suivant l'envoi de l'imprimé par l'ORGANIC, envoi de la déclaration et paiement de la contribution afférente à l'année 1971.

ECONOMIE ET FINANCES

VIE DES SOCIÉTÉS

A la C.G.E.A.

M. Claude Cans, jusqu'ici vice-président-directeur général de la Compagnie générale d'entreprises automobiles, vient d'être nommé président-directeur général de cette société en remplacement de M. Jean Guyonnet nommé président d'honneur.

Un nouveau développement de l'accord Saviem-Man

Afin d'offrir à leur clientèle un véritable « service » européen, Saviem et M.A.N. viennent de conclure un accord concernant l'assistance mutuelle sur les véhicules de leur marque, pendant la période de garantie.

Désormais, les transporteurs allemands circulant en France avec des véhicules M.A.N., ou les transporteurs français circulant en Allemagne avec des véhicules Saviem pourront requérir le bénéfice des interventions sous garantie, celles-ci étant prises en charge par simple bordereau.

La carte de garantie, ou à défaut la carte grise, permettront de déterminer la validité d'une éventuelle prise en charge.

Fiat-France S.A.

L'assemblée générale de la société FFSA (Fiat France) vient de renouveler les mandats d'administrateur de MM. Umberto Agnelli, Marquis Gittadini Cesi, Guy des Closières, Giovani Destefanis, François Gamberini, Robert Myard, Ermano Pedrana, Carlo Righini, Raymond Thoby, Jacques Vincenot et de nommer aux mêmes fonctions M. Jacques Vandamme, directeur adjoint du vice-directeur général du groupe Véhicules industriels et tracteurs Fiat.

Le conseil d'administration qui s'est réuni à l'issue de l'assemblée a renouvelé le mandat de M. Umberto Agnelli, président, et de M. Paolo Bono, directeur général.

Edbro à Margny-les-Compiègne

Edbro-France annonce l'ouverture récente de nouvelles installations — bureau et magasin — à Margny-les-Compiègne (Oise).

Ainsi la société est-elle à même de mieux servir encore sa clientèle, notamment par une réduction des délais, par un service rapide des pièces détachées et par une collaboration plus efficace dans l'étude et la réalisation des projets.

Rappelons que la société produit ou commercialise, sous la marque Edbro, les équipements hydrauliques pour bennes sur véhicules de tous types, les prises de mouvement, pompes hydrauliques, distributeurs de moteurs hydrauliques, les vérins standards ou spéciaux, les hayons élévateurs, les presses hydrauliques, les appareils « Bucketloader », sous la marque Davies, les coupleurs, tuyaux de raccordement tracteur semi « Dayflex », twistlocks, béquilles ; et sous la marque Ringfeder, les crochets d'attelage et de remorquage.

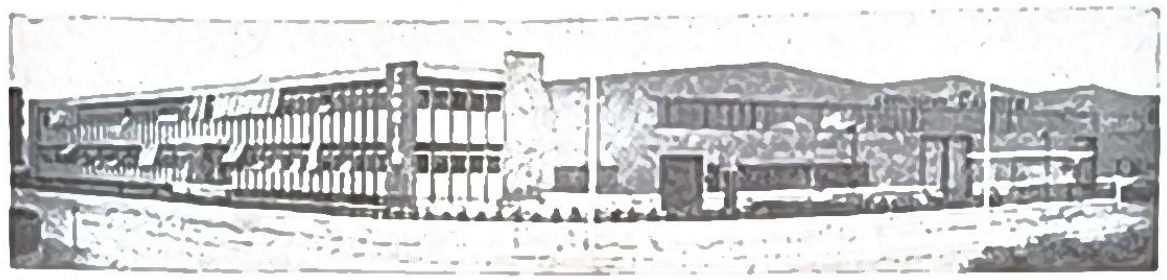
Carrosserie Carrier : des installations très modernes à Argenteuil

Pour faire face à la disparition de son usine de Puteaux, incluse dans le périmètre de la Défense, et continuer son expansion, la Carrosserie Carrier a dû transférer son siège social et ses ateliers de la région parisienne dans la zone industrielle d'Argenteuil (95) où elle bénéficie d'un terrain de 12.000 mètres carrés, dont 6.500 m2 couverts.

Cette usine, dotée d'installations modernes est principalement affectée à l'aménagement de véhicules de série demandant des interventions limitées à réaliser dans des délais très courts pour des utilisations particulières, comme les ambulances et les microcars, ou au contraire à la réalisation de prototypes, de véhicules ou de matériels spéciaux fabriqués, soit à l'unité, soit en faible quantité, mais nécessitant une main-d'œuvre hautement qualifiée et de fréquents contacts avec le client, le plus souvent domicilié dans la région parisienne.

Elle abrite d'autre part la « division matériel de servitude » d'Aérazur constructions aéronautiques dont l'objet principal est la conception, l'étude et la réalisation de tous ensembles, matériels ou véhicules spéciaux destinés aussi bien à l'Etat qu'au secteur civil dans les domaines spatial, aéronautique et automobile ainsi que l'engeneering.

Par ailleurs, dans le même laps de temps, l'usine d'Alençon a vu sa surface couverte passer de 19.500 à 25.000 m2. Elle est désormais constituée de 6 halls accolés et de 4 bâtiments annexes isolés.



Carrier occupe désormais dans la zone industrielle d'Argenteuil, des bâtiments très bien conçus, et bien à la mesure de l'image de marque de la firme.

Cette importante extension a été rendue nécessaire d'une part, par le développement constant des activités de carrosserie traditionnelles de la Société : fourgons, cars, véhicules sanitaires, cabines de camions, etc... et d'autre part, par l'implantation de fabrications nouvelles telles que : bennes à ordures, shelters plastiques, véhicules spéciaux, etc.

La Carrosserie Carrier a pu financer les investissements nécessaires à son expansion, grâce à son intégration au sein du Groupe Aérazur. Ceux-ci lui ont permis d'augmenter sensiblement ses moyens d'études, de préparation du travail et de production, ainsi que de promouvoir son image de marque, afin non seulement de conserver la place prépondérante qu'elle occupe sur le marché de la carrosserie, mais encore de s'implanter sur les nouveaux marchés qui s'offrent à elle.

En effet, la clientèle de la Société Carrier, consciente de trouver chez elle des moyens importants et un personnel spécialisé dans de nombreux domaines, tels que l'assemblage d'éléments de tôlerie, la sellerie, la menuiserie, le montage, la finition et la peinture des carrosseries, la mécanique, la soudure et la chaudronnerie, a amené celle-ci à étendre progressivement la diversification de ses fabrications.

La société emploie actuellement 750 personnes, dont 150 à Argenteuil et 60 % de sa production au moins est exportée, principalement vers l'Afrique.

Les différents domaines dans lesquels s'exerce actuellement l'activité de la Société ne sont pas limitatifs, car l'importance du Groupe Aérazur permet à la Carrosserie Carrier de bénéficier d'une assistance technique et financière qui, en fonction des options prises l'aideront à attaquer de nouveaux marchés, où forte de son expérience, elle ne tardera pas à occuper une place enviée.

Berliet, 22e entreprise française exportatrice

Dans le classement des 200 premières entreprises françaises exportatrices, Berliet se place à la 22e place. Son chiffre d'affaires export, s'élevant à 671 millions de francs, représente pour 1970, 34 % du chiffre d'affaires total de la Société. La part de Berliet est de 72,9 % du total des exportations françaises de véhicules utilitaires : 8.164 véhicules exportés, soit plus de 83,6 % par rapport à 1969.

Au cours de l'année 1970, les ventes sur l'ensemble des marchés sont en progression de 10,3 % sur celles de 1969. Elles représentent un total de 21.643 véhicules de plus de 6 tonnes et 349 véhicules de moins de 6 tonnes de poids total en charge, ce qui donne un total général de 21.992 véhicules vendus en 1970 pour la marque Berliet, contre 19.930 pour 1969. Malgré un marché en régression de 5 %, la part de la marque dans les immatriculations en France de véhicules de 6 tonnes de PTC est passée de 28,7 % à 29,8 %.

Enfin, le département pièces de rechange a livré 30.947 tonnes de pièces et organes détachés en 1970, son chiffre d'affaires progressait de près de 50 % d'une année sur l'autre.

Kléber-Colombes

Le Conseil d'Administration de Kléber-Colombes, réuni le 26 avril 1971 a arrêté les comptes de l'exercice 1970 tels qu'ils ont été soumis à l'Assemblée Générale Ordinaire du 30 juin 1971.

Le chiffre d'affaires hors taxes de l'exercice s'est élevé à 982.044.000 F en augmentation de 28 % sur celui de 1969.

Le résultat net des opérations courantes d'exploitation s'élève à 63.096.000 F après dotations de 61.816.000 F aux amortissements et de 17.139.000 F à diverses provisions.

Le bénéfice de l'exercice s'établit à 21.053.000 F, compte tenu de divers pertes et profits d'exercices antérieurs ou pertes et profits exceptionnels et de diverses provisions, notamment d'une provision pour participation du personnel aux fruits de l'expansion de 4.761.000 F.

L'impôt des sociétés a été provisionné pour un montant total de 36.438.000 F dont 35.163.000 F calculés au taux de 50 % et 1.275.000 F sur diverses plus-values long terme calculés au taux de 10 %.

Le Conseil a proposé à l'Assemblée Générale de répartir un dividende de 3,75 F par action de 50 F nominal auquel s'ajoutera un avoir fiscal de 1,875 F.

●

Actuellement se poursuivent les conversations commencées depuis plusieurs mois entre la Société d'entreprise générale C.I.F.A.L. et Kléber-Colombes d'une part, les responsables yougoslaves d'autre part, en vue de construire en Yougoslavie une usine de pneus à carcasse radiale et de chambres à air, selon les techniques Kléber-Colombes.

La question a été évoquée au plus haut niveau lors du récent voyage du Premier Ministre français à Belgrade. Les pourparlers se poursuivent actuellement en liaison avec les Pouvoirs Publics français.

Les activités de Renault en 1970

1.159.745 véhicules construits, 680.639 véhicules exportés, tels sont les résultats obtenus par la Régie Nationale des Usines Renault en 1970.

Par rapport à 1969, la production s'est accrue de 14,9 % et les exportations de 29,5 %. Alors que le marché national toutes marques accusait une diminution de 5 %, les ventes de Renault progressaient. Sa part du marché est passée de 29,9 % à 33,1 %.

Le chiffre d'affaires, 10.674 millions de francs a également augmenté (+ 25 % par rapport à 1969).

Cependant, comme tous les constructeurs européens, Renault s'est trouvé devant une situation caractérisée par :

— la hausse du coût des achats. Ceux-ci représentent 55,3 % du chiffre d'affaires. Par rapport à 1969, leur masse a augmenté de 39,4 %, tant en raison des augmentations de prix que de l'accroissement du volume.

— l'augmentation de la masse salariale (+ 22,4 % par rapport à 1969) du fait de la progression des effectifs (+ 8,5 %) et des mesures prises en matière sociale (salaires, réductions d'horaires, mensualisation, etc.).

— la hausse des charges financières, etc.

En face, les prix de vente n'ont pas pu suivre de manière suffisante. Il en résulte un affaiblissement des marges, de telle sorte que, sur le plan des résultats, l'exercice est moins brillant que ne pouvaient le laisser espérer les chiffres de production et de vente.

La réalisation du programme de développement industriel et commercial, combinée avec l'élévation des prix des biens d'équipement, a entraîné un accroissement des dépenses d'investissements, qui ont atteint 1.335 millions de francs.

En 1970, la superficie totale développée des usines construites au cours de l'année a atteint 163.500 m2. Les principaux travaux ont intéressé les usines de Cléon, du Havre-Sandouville et du Mans, ainsi que les premières implantations des nouvelles usines de Douai et de Dreux.

Des dépenses considérables ont été engagées, aussi bien pour le recrutement et la formation de spécialistes que pour les équipements, afin de développer les études, recherches et expérimentations en matière de pollution et de sécurité. Ces dépenses pèsent de plus en plus lourdement sur les entreprises d'automobiles, et leur répercussion sur les prix de vente ne manquera pas de poser des problèmes graves dans les années à venir.

Dans le réseau commercial, de nouveaux établissements ont été créés tant en France qu'à l'étranger.

En Colombie, le montage Renault 4 a débuté au mois de juillet dans la nouvelle usine d'Envigado (près de Medellin).

Au titre de l'Association Peugeot-Renault, les travaux d'installation des usines des filiales (Française de Mécanique à Douvrin et Société de Transmission Automatique à Bruay-en-Artois) ont été activement poursuivis, de même qu'a commencé la construction par Chausson Carrosserie, filiale commune de Chausson et de l'Association Peugeot-Renault, de l'usine de Grévaux-les-Guides près de Maubeuge.

Dans le domaine social, un avenant à l'accord d'entreprise a été conclu le 19 février 1971 avec les représentants de certaines organisations syndicales. Malheureusement, la grève déclenchée à l'usine du Mans au mois de mai 1971, outre qu'elle a créé des difficultés de livraison des véhicules de la Régie, a eu pour conséquence de compromettre les efforts accomplis en vue d'améliorer les résultats.

On retiendra finalement que, pour l'année 1970, l'activité des filiales, jointe à celle de la Régie, a permis de réaliser un volume d'affaires de 15,7 milliards de francs TTC, plaçant le groupe Renault en tête des entreprises industrielles françaises.

Cummins :

bénéfices en baisse

Pour le deuxième trimestre, la société Cummins Engine annonce un bénéfice de 5,93 millions de dollars (90 cents par action), contre 5,97 millions (93 cents par action) pour la période correspondante de 1970. Le chiffre d'affaires se monte à 127,56 millions de dollars (123,25 millions en 1970).

Pour les six premiers mois de 1971, le bénéfice est de 10,60 millions de dollars (1,63 par action) contre 11,76 millions (1,85 par action) pour la même période de 1970. Le chiffre d'affaires se monte à 239,13 millions de dollars, en légère augmentation par rapport aux six premiers mois de 1970.

Les bénéfices du premier semestre sont inférieurs de 10 % à ceux de la période correspondante de 1970 ; mais ceux du premier trimestre 1971 avaient diminué de 19 % par rapport aux trois premiers mois de l'an passé.

On s'attend à une forte reprise pour le troisième trimestre qui amènera les résultats des 9 premiers mois de 1971 à un niveau comparable à ceux de l'an dernier.

Le Président de Cummins a précisé que la compagnie intensifiait ses recherches pour diminuer le bruit des moteurs diesel. Des travaux en laboratoire ont en effet montré qu'une amélioration des bruits caractéristiques des diesel était possible : le programme s'inscrit dans une politique de prévention pour la qualité de l'environnement.

La construction d'une nouvelle usine de 55.000 m2 à Walesboro, dans l'Indiana, est commencée. Cette usine produira des éléments de moteurs dès juin 1972.

Volvo : un centre technique de 235 millions de francs

Le nouveau Centre Technique Volvo de Göteborg fait l'objet d'investissements importants.

Ce bâtiment qui a coûté 220 millions de couronnes suédoises (1 Crs = 1,07 F) comporte un centre de sécurité avec pistes de reconstitution d'accidents, un centre d'essais d'incendie, un laboratoire d'études de l'influence climatique avec soufflerie, des chambres d'essais moteurs et de contrôle des gaz d'échappement.

D'autres laboratoires, des ateliers et des bureaux pour l'étude et la recherche sont également installés dans le bâtiment.

British Leyland France S.A.

Constituée en juillet 1970, British Leyland France S.A., a inauguré le 18 mai son nouveau siège social, rue Ambroise-Croizat, sur la zone industrielle d'Argenteuil, en présence de très nombreuses personnalités du monde de l'Automobile, et sous la présidence de Lord Stokes, Chairman et Managing Director de la BLMC.

Pourquoi Argenteuil ? M. Bernard Lamy, Administrateur Directeur Général l'a exposé en quelques mots. Il s'agissait d'être implanté dans la région parisienne tout en bénéficiant de la surface nécessaire pour les bureaux et le dépôt des pièces de rechange, avec possibilité d'extension.

C'est en effet le cas de ces installations installées sur 35.000 m2, qui répondent parfaitement aux besoins de la firme, près de la future voie de communication rapide — l' « Ariso » Roissy-en-France — Autoroute de l'Ouest.

A cette occasion M. Lamy a parlé des résultats et des objectifs de British Leyland France.

En 1970, a-t-il souligné, nous étions au 5e rang des importateurs d'automobiles avec 17.539 voitures immatriculées, soit 6,8 % du marché importateurs.

En 1971, notre objectif est de vendre 22.000 voitures, c'est-à-dire 7,21 % du marché importateurs, soit un volume en augmentation de 21 %.

Parmi les atouts de la société, un réseau de 250 concessionnaires, un dépôt de pièces de rechange d'une valeur actuelle de 15 millions de F approvisionné par avion, et de nouveaux modèles — Austin maxi 1750, Triumph Toledo 4 portes 1500 TC et Jaguar Type « E » 12 cylindres en V. Quant à la nouvelle Morris Marina, elle sera présentée au prochain Salon de Paris.

Lord Stokes a rappelé les raisons de la concentration opérée sous la raison sociale de BLMC. A l'heure actuelle une industrie automobile fragmentée ne pourrait pas lutter sur un plan international. BLMC s'octroie aujourd'hui la moitié des ventes de voitures en Grande-Bretagne et l'exportation compte pour 50 % de son chiffre d'affaires total.

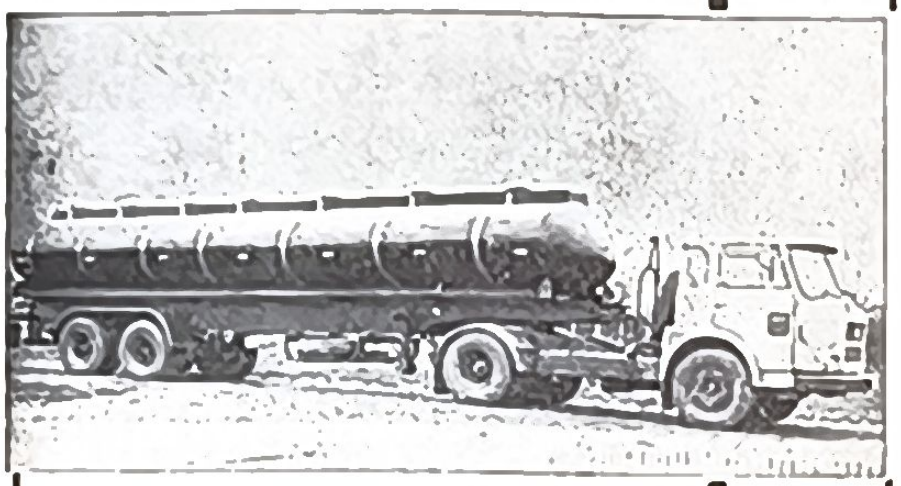
Européen convaincu, j'espère et je crois, a déclaré Lord Stokes, que nous allons arriver dans une ère de grande coopération entre la France, le Marché Commun et la Grande-Bretagne.

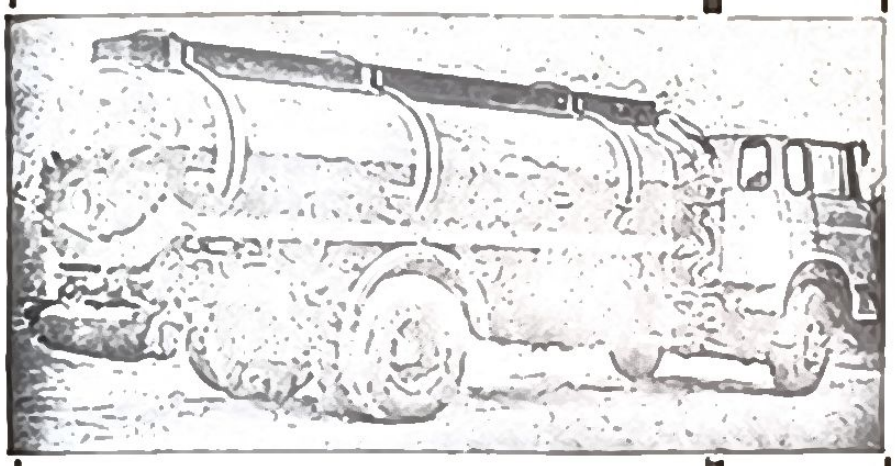
ATELIERS MECANIQUES
DE SAINT-GAUDENS

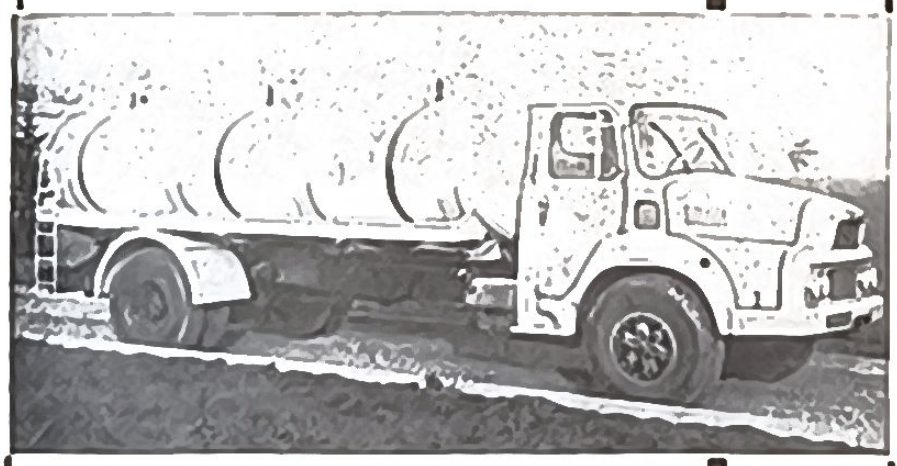
S.A.R.L. CAPITAL 1.350.000 F
ROUTE DE BARBAZAN
31 - VALENTINE
Tél. : 296-793 St-Gaudens
Télex : 51639

AMC

CITERNES ROUTIÈRES
EN
STRATIFIE VERRE - POLYESTER







CARROSSERIES
ISOTHERMES
Licence **L'IGLOO**

RR

VENDOME
Route de Paris Tél. : 108
CARROSSERIE TERRIER

Fourgon 59 m³ avec dôme sur Berliet GR 10/200

TOUS MODÈLES de FOURGONS
et VÉHICULES INDUSTRIELS
ACIER et ALLIAGE LÉGER

Zanetti® – VISIBILITÉ TOTALE – **SÉCURITÉ**

SÉCURITÉ

SÉCURITÉ

RÉTROVISEUR
TYPE PL 5000
GRANDE GLACE
300 × 130 mm

Grande facilité de changement des glaces en cas de bris.

Nouveau!

BOITIER
INDÉFORMABLE !

NOUVELLE GAMME POUR « UTILITAIRES »

TYPE :	N° d'HOMOLOGATION
PL 4000 pour CAMIONS	IX-X 19 RT 12
PL 5000 pour GROS CAMIONS & SEMI-REMORQUES	IX-X 19 RT 11
FG 7000 pour FOURGONNETTES	IX 19 RT

Fabricant : INDUSTRADE 5, Quai Koch, 67-STRASBOURG – Tél. (88) 36.00.63

440 C

Regroupement autour du Técalémit

Sous l'égide de la Banque pour l'Expansion Industrielle, filiale de la Banque Nationale de Paris, ont été réunies autour de Tecalemit S.A., les activités des Sociétés du Groupe Gelbon, à savoir : Gelbon, Gelbon Equipements, Bonplast, La Mécanique de Précision, Scintex-Sanor.

Ce nouvel ensemble industriel représente, en métropole, avec 3.500 personnes, un potentiel de 6 centres de production et un chiffre d'affaires hors taxes dépassant 200 millions de francs. Il s'y ajoute les activités des filiales européennes du Groupe en Allemagne, en Suède, en Espagne et en Italie.

Les activités complémentaires des différentes Sociétés qui constituent désormais ce Groupe, ont permis une diversification des produits et des techniques. Tecalemit propose ainsi un choix varié : graisseurs, composants électroniques, équipements pour l'automobile, tuyauteries industrielles et aéronautiques, lubrification automatique.

La commercialisation est assurée en France et à l'étranger par un réseau de distribution particulièrement dense, s'appuyant notamment sur les filiales européennes.

10e Anniversaire de l'usine Timken de Colmar

L'usine de Colmar, Siège Social de Timken France et Timken Europe a célébré le 5 mai son 10e anniversaire. Son château-d'eau en forme de rouleau conique fait figure de doyen dans la vaste zone industrielle qu'il domine.

Si pour les industriels, « l'expérience Timken » a été et demeure un exemple de décentralisation réussie, dans l'esprit des dirigeants de Timken France elle devait permettre à l'entreprise de se doter d'un équipement et d'une capacité de production à l'échelle du Marché Commun.

Aujourd'hui, 10 ans après la fabrication du premier roulement à rouleaux coniques à Colmar, la capacité de production s'est vue augmenter de 300 % par rapport à l'ancienne usine de la Société à Asnières, près de Paris.

Un des points principaux du succès de la mise en marche de l'usine fut indiscutablement le vaste programme pour la formation de main-d'œuvre spécialisée démarré un an avant l'inauguration et mené en collaboration avec le Lycée Technique de Colmar, cette politique continue à assurer le développement harmonieux de l'entreprise dans tous les secteurs d'activité : administration, ventes, technique, fabrication.

Le bureau d'études-applications de Colmar est devenu, au sein du groupe, le grand Centre de formation et de spécialisation des futurs ingénieurs de vente du monde entier (à l'exception des U.S.A.). A ce jour 136 ingénieurs diplômés de 15 nationalités différentes ont complété leur formation par un séjour de 18 à 24 mois à Colmar, suivi d'un stage de 8 semaines aux U.S.A.

Ayant un réseau de distribution couvrant 133 pays, la Société possède 20 usines installées en France, en Australie, en Afrique du Sud, en Angleterre, au Brésil, au Canada et aux U.S.A.

PROBLEMES INTERNATIONAUX

Les Nations Unies étudient les transports de marchandises dangereuses

Le Groupe d'experts des transports de marchandises dangereuses du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies, a tenu sa 23e session du 7 au 10 juin 1971.

Les travaux de ce groupe ont porté essentiellement sur deux aspects du transport des marchandises dangereuses : par route et par voie navigable.

Sauvegarde de la vie humaine et de l'environnement en cas d'accident

En ce qui concerne le transport par route, le Groupe a étudié un système de marquage des véhicules-citernes ou de ceux transportant des chargements complets, permettant d'identifier la nature de la marchandise transportée dans le but de permettre aux services de secours d'urgence d'intervenir en cas d'accident, avec les moyens appropriés pour combattre le sinistre et ses conséquences pour la vie humaine et l'environnement. Un large accord a été réalisé sur nombre de points qui laissent entrevoir, dans un délai relativement court, une solution permettant ultérieurement l'extension du système aux autres modes de transport.

Transports aux aéroports

Le Groupe a proposé au Comité des transports intérieurs de recommander aux gouvernements d'assouplir leur réglementation nationale pour l'étiquetage et l'emballage des colis de marchandises dangereuses transportées aux aéroports en vue de leur cheminement par voie aérienne et vice-versa. Parmi les organisations associées à ces travaux figurent l'Union internationale des transports routiers et le Conseil européen des fédérations de l'industrie chimique.

Vers une nouvelle réglementation simplifiée

Le Groupe a décidé la refonte du projet d'ADN afin de le rendre plus facilement applicable par les bateliers. Cette refonte sera étudiée en 1972.

Mais les deux aspects « route » et « voie navigable » ne sont pas les seuls à avoir fait l'objet des préoccupations des experts. Depuis le début de l'année, le Groupe d'experts de la CEE/ONU et la Commission de sécurité du Règlement international des transports de marchandises dangereuses par chemin de fer (RID) se réunissent pour l'étude des parties communes aux trois modes de transport, en vue de l'harmonisation dans ce domaine entre le rail, la route et la voie navigable. Le Groupe d'experts a constaté les résultats nettement positifs de ces réunions communes.

Le Groupe d'experts se réunira pour sa 24e session en mai 1972.

ECHOS ET NOUVELLES

le jargon au pilori

Constatant que la qualité de la langue et du style utilisés dans les Administrations de l'Etat laissait parfois rêveur, le Secrétaire d'Etat chargé de la fonction publique vient d'inviter les « autorités hiérarchiques » à prescrire dans leurs services l'usage d'un langage correct, simple et précis.

J'ai pu constater moi-même à maintes reprises, écrit-il, la lente dégradation que la masse et la complexité des affaires, mais aussi souvent un excès de formalisme ou un vain parti pris d'ornement font subir à la langue française dans la correspondance administrative. Je ne crois pas exagéré d'avancer que la qualité de la rédaction dans les administrations se situe parfois au-dessous de ce que la sagesse ou même le simple bon sens met en droit d'attendre des agents de l'Etat. Je n'ai pas besoin de souligner les conséquences fâcheuses de cette situation sur l'efficacité de l'action administrative et donc la qualité des services à rendre au public.

Et de souligner le « caractère d'urgence » des dispositions à prendre.

Mais sans le jargon, l'Administration sera-t-elle encore l'Administration ?

Noirmoutier rattachée au continent

Le pont qui relie le continent à l'Ile de Noirmoutier a été mis en service le 7 juillet. Long de 523 mètres, il enjambe le goulet entre la barre de Monts et Barbatre. La chaussée, large de 10 m 50, comporte trois voies de circulation. De chaque côté prennent place des trottoirs larges de 1,50 m.

Les tarifs de péage sont les suivants : Voitures particulières et utilitaires jusqu'à 1.500 kg : 3 F pour les habitants de l'île, 5 F pour les autres usagers ; Véhicules de plus de 1.500 kg : 5 F pour les insulaires, 8 F pour les autres.

Malgré tout, le passage du Goix conserve ses « fans »...

Les Suisses rouleront à 100

La Suisse aussi s'apprête à limiter les vitesses maximales sur les routes.

Une expérience a été faite pendant 110 jours dans le canton de Vaud sur un tronçon de 55 km où il était interdit de dépasser le 100 à l'heure. Elle s'est, dit-on, révélée concluante : aucun mort n'est à déplorer alors qu'on avait constaté 12 tués un an plus tôt.

Il est vrai que les Vaudois ont la réputation d'être des gens calmes.

Le Bureau Suisse de Prévention des Accidents s'est déclaré favorable à la limitation des vitesses.

Le Parlement fédéral qui vaque jusqu'au 11 août devrait entériner à son retour de vacances...

Les agents, victimes de l'environnement

Ah ! plaignons les agents de police !...

Un document produit à la Conférence des agents de la circulation à Lausanne établit que 20 % de leurs globules rouges contiennent de l'oxyde de carbone d'où des troubles... de la circulation et de la thyroïde.

Quant au bruit, il provoque des névroses graves et certains agents deviennent insensibles au chant des oiseaux ou ressentent douloureusement les notes aigües du violon.

Les mauvais plaisants ne rateront pas certains jeux de mots...

un million et demi de fonctionnaires.

De tous les employeurs français, c'est l'Etat qui a le plus recruté au cours des deux dernières décennies. On comptait en 1952 818.000 agents de la fonction publique (personnels civils et militaires du ministère des Armées exclus) ; ils sont, à l'heure actuelle, plus de 1.500.000, soit une augmentation de 80 %.

Le mouvement devrait continuer sur sa lancée, mais à un rythme ralenti : il semble notamment que l'Education nationale, où 700.000 emplois nouveaux ont été créés depuis dix-huit ans, ait fait son plein.

L'électronique au service de la route

Pour diminuer les encombrements et utiliser l'ensemble du réseau routier d'une façon plus efficace et plus sûre, il faut mettre au point des techniques nouvelles et plus souples. Parmi les ressources de la technologie moderne, les communications électroniques offrent de grandes possibilités pour atténuer les encombrements de la circulation urbaine, diminuer le nombre des accidents et fournir un meilleur service à l'automobiliste.

C'est le thème d'un rapport que vient de publier l'O.C.D.E., rapport fondé sur une enquête auprès des pays membres et sur les informations recueillies au cours de visites techniques de grands projets en Europe et en Amérique du Nord.

Nos cousins du Québec

Huit Québecois ont fait récemment en France un voyage d'étude sur « les métiers de l'automobile ».

On ne sait s'ils auront beaucoup appris. Mais leurs interlocuteurs français ont en tous cas retenu que les automobilistes Québecois étaient encore plus indisciplinés que les Européens et qu'entre autres ils ignoraient volontiers les panneaux de limitation de vitesse...

On aurait quant à nous tendance à croire qu'ils sont restés bien de chez nous...

Les autoroutes font de bonnes affaires

Les autoroutes françaises ont fait en 1970 un chiffre d'affaires de 337 millions de francs. La progression des recettes est de 15,8 % pour l'autoroute de l'Esterel, 12,5 % pour l'autoroute de Normandie, 26,6 % pour l'autoroute du Nord et 27 % pour l'autoroute de la Vallée du Rhône. Pour l'autoroute Paris - Lyon, l'achèvement du dernier tronçon Pouilly-Mâcon a accru les péages de 73,2 %.

Le seuil de l'équilibre financier (13.000 véhicules/jour) est dépassé sur trois liaisons : Lyon-Marseille (14.133), Paris-Lille (13.766) et Esterel (13.192).

Au total, 62.178.744 véhicules ont emprunté en 1970 les autoroutes concédées pour y parcourir un peu plus de 4 milliards de kilomètres.

A noter que plus de 80 % des recettes servent à rembourser les emprunts, le reste couvrant notamment les dépenses d'entretien et de péage.

50 millions d'utilitaires.

Au début de 1969, environ 50 millions d'utilitaires étaient enregistrés dans le monde entier, dont 16,5 millions aux U.S.A. seulement. Avec 6,2 millions, le Japon occupe la seconde place devant l'Union Soviétique. Viennent ensuite la France avec 2,02 millions, la Grande-Bretagne avec 1,708 million, l'Allemagne fédérale avec 1,059 million. 744.000 unités ont été déclarées pour l'Italie. En Suisse, on compte 91.059 véhicules utilitaires (sans les camionnettes).

Evolution du container

A la première exposition « Containers » de Hamboug, en 1968, 130 exposants venus de 8 pays ont accueilli 15.000 visiteurs...

A la deuxième exposition « Containers et trafic combiné » ils étaient 190 exposants de 13 pays pour recevoir 17.000 visiteurs.

En 1972 Hambourg compte faire mieux. «Intertrafic 72» (du 29 février au 3 mars) consacrera le fait que la période d'information limitée au transport par container est déjà dépassée : cette manifestation présentera le transport par containers intégré aux autres systèmes de transport.

Motorisation à l'américaine

108.435.903 véhicules automobiles se trouvaient en circulation aux Etats-Unis fin 1970, soit 3.337.217 de plus en un an.

Ce chiffre se décompose en 89.309.101 voitures particulières (+ 2,8 %), 379.021 autocars et autobus (+ 4,0 %) et 18.747.781 véhicules utilitaires (+ 4,8 %).

ACTIVITE PROFESSIONNELLE

La F.N.T.R. communique :

Problèmes traités par la Commission nationale marchandises

La C.N.M. s'est réunie le jeudi 8 juillet à 10 h. au Siège de la F.N.T.R., sous la présidence de M. Robinet.

Actions prioritaires définies par la Commission.

a) 38 tonnes et rupture d'attelage.

M. Robinet a indiqué qu'à la tête d'une délégation de la F.N.T.R., composée de MM. Giraud, Ghigonis et Leblanc, il s'était entretenu, le 23-6-71, avec M. Lacarrière, Directeur des Transports Terrestres, de ces deux problèmes.

En ce qui concerne le passage à la norme de 38 tonnes, la délégation a enregistré une certaine évolution dans la position de l'Administration, qui permettrait d'espérer une solution.

Cette question se trouve toutefois liée aux travaux des instances de Bruxelles qui ont remis à l'étude, sur le plan européen, le problème de l'harmonisation des poids et dimensions, et notamment celui de la charge par essieu. Pour l'instant, les propositions de la Commission seraient les suivantes :

— 11,5 T pour la charge par essieu ;
— 49 T pour le poids total.

Sur le Plan national, l'Administration ayant demandé que la Profession développe une campagne sur les surcharges abusives, la Délégation a répondu qu'elle prendrait en considération ce problème, mais a insisté sur l'urgence des véhicules de 38 T.

En ce qui concerne la rupture d'attelage, M. Lacarrière a apporté également certains apaisements.

b) Vitesses des véhicules.

M. Ghigonis a précisé, conformément à ce qui avait déjà été annoncé lors de la précédente C.N.M., que l'arrêté proposant une expérience du relèvement des vitesses limites autorisées pour les poids lourds, devait être incessamment adopté.

Il a rappelé que cette expérience serait probablement limitée à certaines parties du réseau routier et exclurait, peut-être même, certaines catégories de véhicules.

Zones courtes

M. Ghigonis a fait état de la position prise par la Commission des Transports du C.N.P.F., sur le problème de la zone courte. Cette position a été précisée dans une lettre adressée au Ministre des Transports, dont les membres de la C.N.M. ont reçu copie.

Dans cette lettre, toutes les activités représentées au C.N.P.F. (transporteurs, usagers des transports, loueurs de véhicules, auxiliaires de transports et constructeurs de matériel) ont exprimé le souhait que soit abandonné le projet d'une libération prochaine du nombre limité de zones courtes et par contre que soit décidé la libération de toutes les zones courtes au 1-7-73.

Poids et dimensions

M. Leblanc a rendu compte d'une Table Ronde qui a été réunie au Ministère des Transports, le 25 juin dernier, pour étudier le programme des poids et dimensions.

Cette rencontre avait pour but d'examiner le rapport établi par M. l'Ingénieur Général Le Vert, sur les conséquences que pourrait avoir, sur l'Economie française, un éventuel passage de la norme de 13 T par essieu, à la norme de 10 T actuellement pratiquée dans plusieurs pays de la Communauté. Le rapport considère qu'il n'y aurait aucun avantage, et bien au contraire, à modifier la réglementation.

Malheureusement, ces conclusions risquent d'être insuffisantes pour influer sur les négociations de Bruxelles, qui ont été évoquées précédemment.

Réforme tarifaire

M. Ghigonis a informé la Commission que le C.N.R. conservait bon espoir de voir entrer prochainement en application la réforme tarifaire dont le principe a été déjà approuvé par les Pouvoirs Publics.

L'entrée en vigueur de la nouvelle tarification pose, dans certaines régions, des problèmes délicats, du fait qu'elle risque d'entrainer certaines baisses de tarifs, compensées évidemment pour d'autres trafics par des hausses.

Ces difficultés doivent être signalées au C.N.R., afin qu'il recherche des solutions.

Pneus à clous

M. Ghigonis a annoncé qu'un arrêté venait d'être publié, reconduisant pour l'hiver 1971-1972, les dispositions qui avaient été prises l'année dernière.

Clignotants

M. Ghigonis a indiqué que la F.N.T.R. avait procédé à une étude technique, tendant à définir les critères permettant d'apprécier, de manière aussi objective que possible, les tensions qui pouvaient se produire en matière d'insuffisance de la capacité de transport en zone longue.

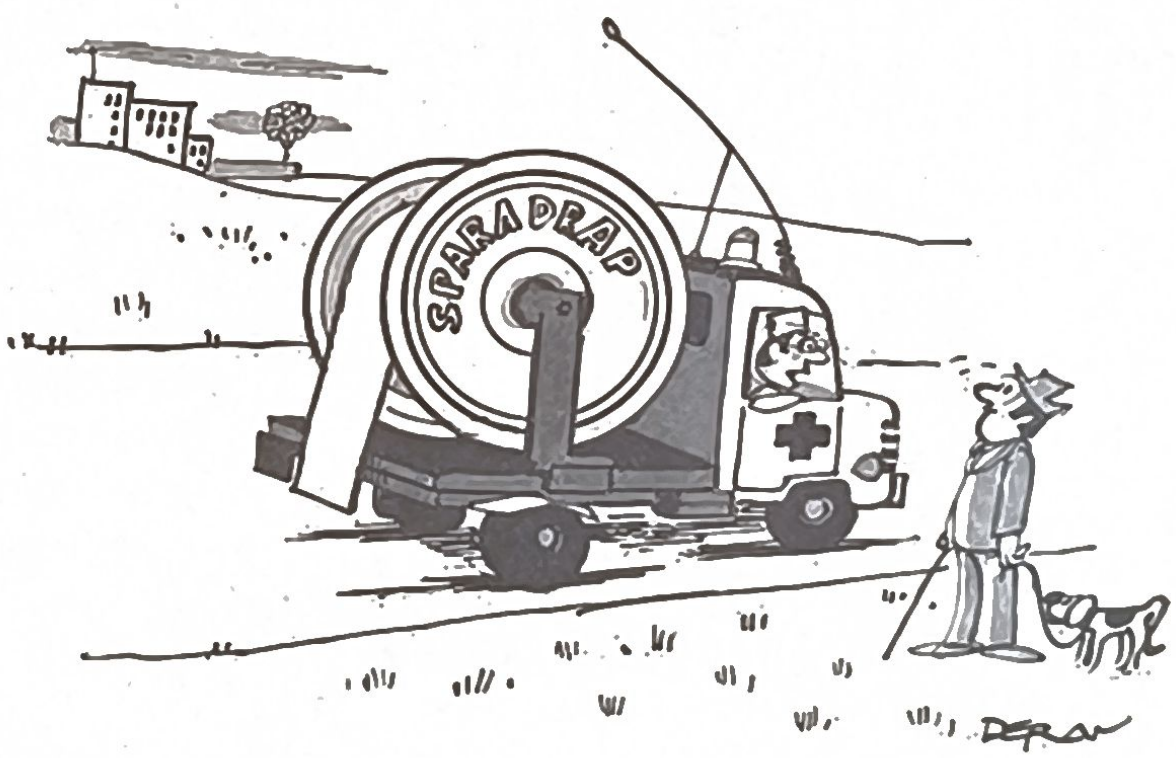
Des échanges de vues ont déjà eu lieu avec le Ministère. Les études se poursuivent.

Liste des circulaires de la F.N.T.R.

du 10 juin au 10 juillet 1971

Nous indiquons ci-après, telle qu'elle nous a été communiquée, la liste des circulaires que la F.N.T.R. a adressées à ses Syndicats départementaux, du 10 juin au 10 juillet 1971. Le chiffre en début de ligne correspond au numéro d'ordre établi par la F.N.T.R.

→

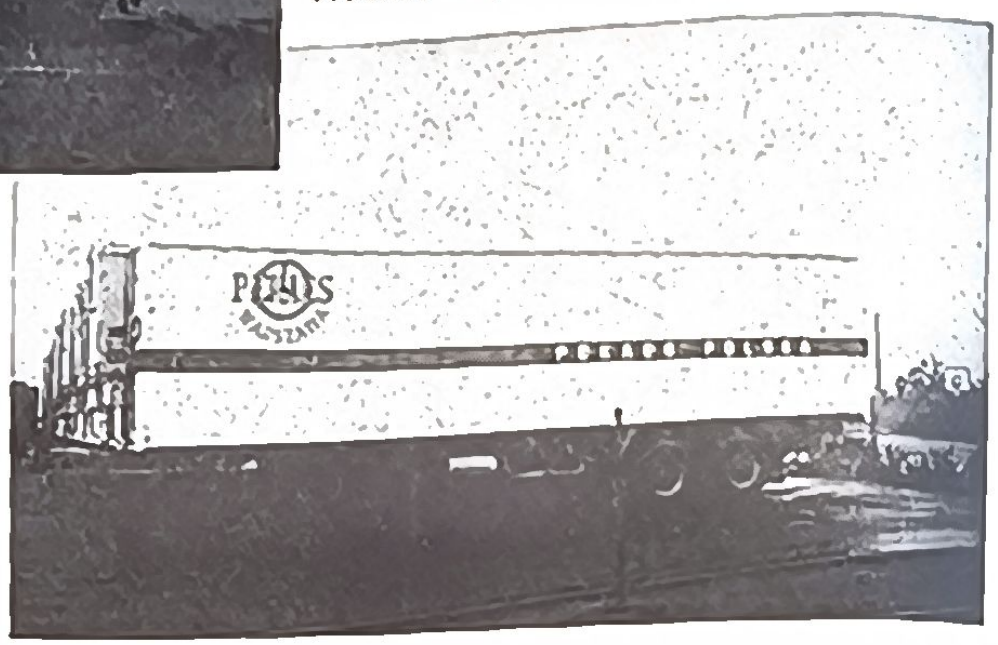


— Paraît que la Nationale 10 est coupée à hauteur de Trappes...

CARROSSERIES
FRIGORIFIQUES

PLUM - CONTN'AIR

Une technique primée
dans le monde entier :
Espagne, Afrique, Bulgarie, Pologne,
Roumanie, Hongrie...



Tual et Gourmelen

Siège Social et Usine
56 - TREDION - Tél. 106 et 117

COMPAGNIE GÉNÉRALE D'ENTREPRISES AUTOMOBILES

CGEA

SOCIÉTÉ ANONYME
CAPITAL 10.382.850 F

SIÈGE SOCIAL - DIRECTION
SERVICES COMMERCIAUX
RENSEIGNEMENTS

2, RUE DU BOIS DE BOULOGNE - PARIS 16e
TÉL. : 553-65-79 (7 lignes)
Télex : 62891

LOCATION DE VEHICULES COMMERCIAUX ET INDUSTRIELS
TOUS TONNAGES - TOUTES ACTIVITES

LOCATION D'AUTOCARS DE LUXE
CIRCUITS FRANCE ET ETRANGER

ENLEVEMENTS DES ORDURES MENAGERES
PARIS - REGION PARISIENNE - PROVINCE

les moteurs actuels haute-performance exigent des PISTONS, CHEMISES, SOUPAPES, de la plus haute qualité.

BORGO appartient au Groupe mondial AE qui vous fait bénéficier d'un budget annuel de recherches de plus de 20 millions de francs, vous assurant une constante avance dans une technique sans cesse en évolution et vous apportant ainsi une garantie totale.

BORGO

AE

SALON DE L'AUTO - Hall X - Travée C - Stand 21

(*Suite de la page 1391*)

Questions communes.

N° 79 — Le résumé des circulaires. Mai 1971.

N° 82 — Campagne en faveur de l'Image de Marque du Transport Routier.

N° 83 — Fiscalité - B.I.C. - Taxation des intérêts des comptes-courants d'associés.

N° 87 — Campagne en faveur de l'Image de Marque du Transport Routier. Bulletin d'information n° 2.

N° 88 — Le résumé des circulaires. Juin 1971.

Questions voyageurs

N° 78 — Ramassages scolaires.

N° 85 — Tarifs routiers voyageurs. Coefficients d'adaptation.

N° 86 — Vacances scolaires 1971-1972.

Questions marchandises

N° 80 — Transports de betteraves

N° 81 — Fiscalité - T.V.A. Contrôles - Bons de remise.

N° 84 — Restrictions de circulation des véhicules lourds.

Petit Mémento Pratique
à l'intention des chefs d'entreprises

Dans cette rubrique mensuelle, la F.N.T.R. rappelle les principaux faits d'actualité qui doivent retenir d'une façon particulière l'attention des transporteurs de voyageurs et de marchandises, ainsi que l'activité déployée par la Fédération au cours des dernières semaines.

En outre, les Syndicats départementaux disposent sur chacun des sujets évoqués, d'une documentation complète et leurs secrétaires généraux se tiennent à la disposition des entreprises pour de plus amples renseignements qui pourraient leur être nécessaires.

La plupart des dispositions réglementaires citées ont fait ou feront à bref délai, l'objet d'un article dans « L'Officiel des Transporteurs » sous la rubrique correspondante et nous l'indiquons par une mention entre parenthèses.

Coordination et exploitation

Entreprises de transports de voyageurs

TARIF DE BASE NATIONAL DES SERVICES REGULIERS : 20 PLACES - 1.000 KM.

Les Services de la F.N.T.R. ont procédé, le 1er juillet dernier, à un nouveau décompte des coefficients d'adaptation aux conditions économiques générales, qui fait ressortir pour le service type considéré habituellement dans le tableau établi par la F.N.T.R., une augmentation d'environ 1,4 %.

Depuis le 1-7-1971, le prix de base du km/voyageur se trouve ainsi porté de 11,487 à 11,829 centimes, hors taxes.

Cette augmentation provient des nouvelles majorations de prix intervenues depuis avril dernier, en ce qui concerne les carburants, les pneumatiques et le matériel. (Voir L'Officiel des Transporteurs du 15 juillet, page 1304.)

CONGES SCOLAIRES 1971-1972.

Ces congés (cf arrêté du 23-6-71) ont été fixés comme suit (voir dans ce numéro, page 1415) :

Toussaint : 29-10 au soir au 3-11 au matin.

Noël : 21-12 au soir au 3-1 au matin.

Mardi-Gras : Zone A : 4-2 au soir au 10-2 au matin ; zone B : 11-2 au soir au 17-2 au matin ; zone C : 18-2 au soir au 24-2 au matin.

Pâques : 25-3 au soir au 10-4 au matin.

Eté : 30-6 au soir au 15-9 au matin.

Entreprises de transports de marchandises

AUGMENTATION DU PRIX DE REVIENT DES TRANSPORTS DE BETTERAVES.

Compte tenu des augmentations de prix intervenues sur les principaux éléments du prix de revient (gas-oil : 9 % - pneumatiques : 11,4 % - salaires : 7,7 % - matériel : 10 %) les Services de la F.N.T.R. ont procédé à une révision du barème, faisant ressortir une augmentation moyenne d'environ : 7,8 %, pour les transports de betteraves de la campagne 1970-1971.

Attention, les calculs de la F.N.T.R. ne tiennent pas compte des incidences des dispositions du règlement communautaire sur les temps de conduite et de repos. (L'Officiel des Transporteurs du 30 juin 1971, page 1222).

TRAFIC SUR LA R.F.A. - AUTORISATIONS.

Attention au déficit d'autorisations actuel, résultant d'une augmentation importante de la demande des transporteurs français effectuant des trafics sur la R.F.A.

Pour la première fois, les transporteurs français ont utilisé 30 % de plus d'autorisations bilatérales que leurs collègues allemands.

En dépit d'une augmentation du contingent d'autorisations allemandes, obtenue à la suite des démarches de la F.N.T.R. et de l'A.F.T.R.I., il est recommandé aux transporteurs :

— de procéder à une utilisation optimum des autorisations à temps :

— de se servir au mieux de leurs autorisations au voyage, en réalisant, chaque fois qu'il est possible, des transports aller et retour en charge ;

— d'utiliser les autorisations communautaires pour le trafic bilatéral franco-allemand.

Circulation routière

Entreprises de transports de marchandises

CIRCULATION DES VEHICULES LOURDS SUR LA RN. 113.

L'expérience tendant à ne pas restreindre la circulation des véhicules lourds sur la RN. 113 sera poursuivie tout au long de l'été. (Voir L'Officiel des Transporteurs du 15 juillet, page 1329.).

Attention. Il a été néanmoins conseillé aux entreprises d'éviter, dans toute la mesure du possible, cet itinéraire les jours d'intense circulation touristique.

La F.N.T.R. insiste pour que cette recommandation soit scrupuleusement suivie.

RESTRICTIONS DE CIRCULATION EN SUEDE PENDANT LA PERIODE D'ETE.

La liste de ces restrictions a été diffusée par une circulaire de l'A.F.T.R.I., qui se tient à la disposition des entreprises pour leur donner toutes informations complémentaires.

Identité de vues entre Loueurs et Transporteurs

Au cours des dernières semaines, les représentants de la Chambre syndicale des Loueurs ont multiplié les contacts tant avec les membres du Cabinet du Ministre des Transports, qu'avec l'Administration.

A plusieurs reprises, ces actions ont donné lieu à des démarches communes avec les organisations professionnelles du transport public routier, démontrant ainsi qu'une large identité de vues existe sur les problèmes essentiels du moment.

Elles tendaient à obtenir des garanties touchant la bonne application de la réforme de la S.N.C.F., notamment au regard des prises de participation de celle-ci ou de ses filiales ; la mise en vigueur du 38 T dans les délais les plus brefs ; l'aménagement du règlement social sur les temps de conduite et de repos (les mesures concrètes proposées par les loueurs ont été appuyées par l'ensemble des autres organisations) et le relèvement des vitesses-limites des poids lourds.

Par ailleurs, les représentants de la Chambre syndicale et du C.N.L. ont participé à la Table ronde du 25 juin sur l'uniformisation, au plan européen, des poids et dimensions des véhicules.

Il n'est pas déraisonnable de penser que les positions qu'ils ont défendues pourront être reprises par les négociateurs français dans le cadre des discussions qui s'ouvriront prochainement à Bruxelles.

Le C.N.L. constate une augmentation de 5 % des prix de revient au cours du 1er semestre

Afin de permettre aux entreprises de connaître plus précisément les variations de leurs charges en cours d'année, le Comité National des Loueurs publie chaque trimestre des indices moyens qui rendent compte de l'évolution des principaux éléments entrant dans la décomposition du prix de revient de la location (voir L'Officiel des Transporteurs du 31 mai, page 1035).

Le dernier indice a été établi à la date du 30 juin.

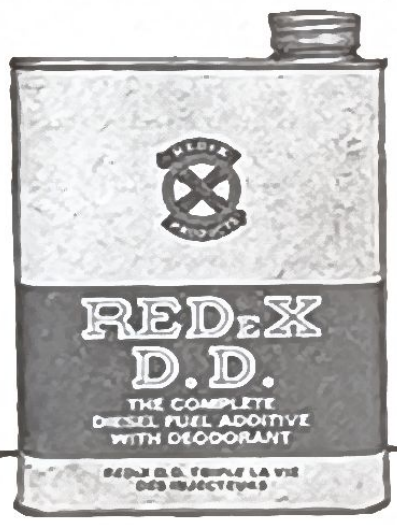
Certaines remarques peuvent être faites concernant les deux premiers trimestres de 1971.

Pour le financement l'indice, qui avait régressé de 7,7 % au premier trimestre grâce à l'abaissement du taux d'intérêt de 13 à 11,5 % est presque revenu au niveau du 31 décembre par suite de l'augmentation des prix des matériels et la remontée du taux d'intérêt à 12 %. Cet indice s'établit à 99,1 (100 au 31-12-70).

Les salaires sont passés à l'indice 105. Il en est de même des frais de route, estimés d'après les études de l'I.N.S.E.E.

Tous les autres postes, sauf les assurances restées à l'indice 100, s'établissent en hausse : 7,5 % sur les amortissements par augmentation des prix des matériels, 6,5 % sur l'entretien et les réparations (moitié pour la main-d'œuvre, moitié pour les pièces détachées), 8 % sur les carburants (moyenne des zones), 11,3 % sur les lubrifiants (moyenne des marques), et 6 % sur les pneumatiques (moyenne des types les plus utilisés).

L'application des ces indices permet de constater une augmentation moyenne de 5,1 % du prix de revient par rapport au 31 décembre 1971 (taxes et frais généraux compris). L'augmentation moyenne avait été estimée à 3 % pour le premier trimestre.



anti pollution

ANTIFUMEE
DIESEL
DESODORISANT

un produit gratuit !...

- atténue ou élimine les effets nocifs des gaz d'échappement sur les glandes lacrymales et les voies respiratoires.
- par son action dispersive maintient propres les injecteurs, dégomme les segments et les soupapes, décrasse les chambres d'explosion et les pistons.
- réduit notablement l'oxydation et la corrosion.
- présente un film lubrifiant indéchirable résistant aux pressions extrêmes.
- empêche la cristallisation des paraffines dans le gas-oil.
- maintenant le diesel à pleine puissance

...remboursé par l'économie de carburant

SA - PANEURAFRIC 86 Bis, Avenue de la République - 93 - AUBERVILLIERS - 352.75.94

CONGRES ET REUNIONS

Syndicat National des transporteurs combinés

Le Syndicat National des Transporteurs Combinés (S.N.T.C.) a tenu son Assemblée Générale statutaire annuelle à Paris, le 26 mai dernier dans les Salons de l'Hôtel George V.

Cette Assemblée était présidée par M. Pierre Fritsch entouré de MM. Gabry, Grappin, Herbrecht, vice-présidents et de M. Allaire, délégué général.

Après l'ouverture traditionnelle de la séance devant une assistance nombreuse de Transporteurs combinés de toutes techniques, le Président donna lecture du rapport moral ; M. Garet, Commissaire aux comptes, lut ensuite le rapport financier que M. Gabry fit approuver à l'unanimité.

La partie proprement statutaire de cette assemblée se termina par le renouvellement du tiers sortant du Comité Directeur. A cette occasion MM. Bailleul et Boyer sont entrés dans le Comité, MM. Baudry, Bianco, Bouchet, Brand, Brocvielle, Escude, Mathieu et Rollot ont été réélus.

L'assemblée se poursuivit par une réunion d'information au cours de laquelle M. Fritsch rappela la situation préoccupante de la Profession qui, malgré les aménagements obtenus, continue à pâtir de la politique tarifaire de la S.N.C.F., ce qui gêne considérablement les transporteurs ainsi qu'en témoigne la diminution très nette du taux de progression de l'ensemble des techniques.

Le très large débat qui suivit, permit, sur proposition de M. Fleischmann, d'adopter à l'unanimité la motion suivante :

Les Transporteurs Combinés réunis le 26 mai 1971 en Assemblée Générale Statutaire :

— rappellent qu'ils ont fait la preuve depuis de nombreuses années, qu'il était parfaitement possible de réaliser avec efficacité la coordination technique entre le Rail et la Route, prônée par les Pouvoirs Publics, et d'ailleurs encouragée par les dispositions du décret du 14 novembre 1949.

— regrettent de constater que la S.N.C.F. se détourne maintenant de cette conception pourtant située au point charnière des deux techniques de transport, et ce, dans l'espoir de promouvoir la seule technique ferroviaire dans des conditions qui auront pour résultat de rejeter sur la route, à une époque de saturation, les transporteurs qui avaient pourtant choisi, en plein accord avec elle, cette voie de progrès.

— demandent que soient affirmés sans équivoque les objectifs définis par les décrets de coordination, et que l'évolution des techniques combinées soit de nouveau encouragée publiquement.

— demandent en conséquence que des dispositions réglementaires soient prises dans les délais les plus rapides pour permettre à ces techniques de reprendre leur développement dans des conditions normales au plus grand bénéfice de la collectivité.

Le Président conclut en exprimant l'espoir que cette motion serait comprise tant par les Pouvoirs Publics que par la S.N.C.F. Il serait désastreux que la grande confiance que les Transporteurs Combinés conservent dans l'avenir à long terme de leur technique soit affectée d'une façon telle que s'ensuive à brève échéance une désaffection irréversible de cette forme de transport.

L'assemblée se termina par une collation prise sur place après que le Comité Directeur ait reconduit dans ses fonctions le Bureau du Syndicat qu'il a complété par l'élection de deux membres supplémentaires MM. Fouache et Lefebvre des Sociétés Rouch et Bourgey Montreuil.

Syndicat des Transports Routiers de la Charente-Maritime

Le Syndicat des Transports Routiers de la Charente-Maritime a tenu son Assemblée Générale le 20 juin 1971 à Soubise, sous la présidence de M. Hautier entouré de M. Robert, Délégué Général adjoint de la F.N.T.R., M. Boursard, Vice-Président, M. Buge, Inspecteur Fédéral et M. Hervé, Secrétaire Général.

M. Hautier souhaita la bienvenue à tous et fit observer une minute de silence à la mémoire des transporteurs disparus depuis la dernière assemblée. M. Hervé donna ensuite lecture du rapport moral retraçant les diverses interventions du Conseil d'Administration durant l'année écoulée et présenta le rapport financier adopté à l'unanimité.

Le Président donna alors la parole à M. Robert qui mit l'accent sur le rôle essentiel du transport routier de marchandises dans l'économie générale du pays et les conditions dans lesquelles doit se concevoir la concurrence entre le Fer et la Route.

Puis M. Buge fit le point de la situation en matière de transports de voyageurs. Il rappela les dispositions du Rapport Artaud-Macari concernant les autorisations des services réguliers et confirma la proposition de convention de programme faite par la Fédération aux Pouvoirs Publics. Il précisa que ce projet bien qu'assez mal accueilli revêt pour la profession une importance capitale. En effet, en contrepartie d'une recherche de l'amélioration des services, certains allègements fiscaux seraient consentis aux entreprises signataires.

M. Robert évoqua ensuite le projet de réforme du décret du 14 novembre 1949. Le texte autoriserait les transporteurs à formuler leurs demandes de licences afin qu'apparaissent les besoins réels de la profession, étant entendu, que si il advenait qu'elles ne correspondent plus à une nécessité, elles pourraient être retirées. Par ailleurs le projet permettrait de couvrir un véhicule articulé de 21 T PTAC par une licence B, la convertibilité de ces licences devenant totale.

M. Robert rappela les divergences de vues entre les Pouvoirs Publics et la Fédération concernant l'expérience limitée de libéralisation des zones courtes envisagée dans quelques départements. Il donna enfin des précisions sur les conditions dans lesquelles seraient autorisée l'option location - transport public — les modalités de cette option étant susceptibles de modifications. Il conclut en rappelant les assouplissements qu'il convient d'apporter dans l'application du Règlement communautaire et les actions conjuguées de la Fédération et du C.N.R. visant à revaloriser l'image de marque de la Profession dans l'opinion.

M. Poussard, Délégué de l'A.F.T. fit un bref tour d'horizon des possibilités et des objectifs du Centre de formation professionnelle de Poitiers.

Puis l'Assemblée générale procéda aux élections pour le renouvellement des délégués de sections du Conseil d'Administration. Ont été élus dans leur section respective et au Conseil National de la Fédération : MM. Marcial, Boursard, Goujeau, Bebosse, Baudry, Creuzon, Lucien Metereau, Fernand Royer (fils), Robert Jouinot, Pierre Pères, Raymond Biardeau, Beaudoin, Marcel Arnoux, Camille Girard, Michel Chat, Henri Hautier, Roger Renaud, André Renaud, Louis Bezombes, Charbonnier, Claude Jouinot.

Enfin, comme il est de tradition, le banquet de clôture réunit invités et transporteurs.

Le 6 juillet 1971 le nouveau Conseil d'Administration a élu le bureau, ainsi constitué :

Président : M. Henri Hautier,

Vice-Président : M. Fernand Boursard,

Trésorier : M. Camille Girard.

Union syndicale des transports publics routiers de la Gironde.

C'est dans le cadre des Salons du Restaurant Horizons, à l'Aérogare de Bordeaux-Merignac, que l'Union syndicale des Transports publics routiers de la Gironde s'est réunie en assemblée générale ordinaire, le samedi 26 juin 1971, à 10 heures.

→

(*Suite de la page* 1393)

Au milieu des nombreux transporteurs présents, on notait la participation de M. Trilles, président de l'Union syndicale des Transports routiers de la Dordogne, M. de Saint-Andeol, représentant le Syndicat des Transports routiers du Lot-et-Garonne, M. Chaix, Président de l'Association professionnelle régionale des Commissionnaires de transport et de nombreuses autres personnalités du monde des transports routiers.

Ce fut l'occasion, pour M. Guy Moraud, Président de l'Union syndicale des Transports publics routiers de la Gironde en même temps que Vice-Président de la F.N.T.R., de procéder à un tour d'horizon général sur les problèmes qui préoccupent actuellement la profession.

M. Moraud exprima d'abord le vœu que soit enfin publié rapidement l'arrêté relevant les vitesses limites des poids lourds.

Il souhaita également une réduction du taux des péages.

Dans un souci de sécurité et d'efficacité, l'orateur demanda le maintien des tolérances actuellement admises en ce qui concerne l'utilisation des pneus cloutés.

Le Président regrette évidemment que le réseau routier ne se voie pas consacrer les crédits nécessaires à son entretien, à sa modernisation et à son développement ; il évoqua, à cet égard, la solution préconisée par la profession tendant à doubler les routes nationales existantes en exécution du plan dit A.G.I.R.

Bien entendu, à son avis et selon le vœu de la profession, l'aménagement du réseau routier doit entraîner, progressivement mais rapidement, la disparition des barrières de dégel.

Puis le Président de l'Union syndicale appela l'attention de son auditoire sur les difficultés rencontrées dans l'application du règlement communautaire sur les conditions de travail, dont il souhaite un sérieux aménagement.

En matière fiscale, M. Moraud souhaite la possibilité de déduire la T.V.A. grevant les carburants et les primes d'assurances.

Concernant plus particulièrement les transports de marchandises, l'orateur évoqua la possibilité, admise par le code de la route mais non encore effective, d'utiliser des véhicules de 38 tonnes, ainsi que la nécessité d'admettre, sur le plan européen, un poids maximum par essieu de 13 T.

Le problème des ruptures d'attelage, les contrôles routiers furent également évoqués, ainsi que les projets tendant à bouleverser la règlementation applicable en zone courte.

Le blocage des contingents routiers de zone longue jusqu'à l'assainissement de la situation financière de la S.N.C.F. apparaît à la profession comme injuste et insupportable, en raison du développement des besoins de la clientèle.

D'autre part, il serait éminemment souhaitable que les tarifs routiers puissent enfin être adaptés aux prix de revient, dans le cadre de la tarification simplifiée que le C.N.R. a proposée à l'homologation ministérielle depuis près d'un an.

Encore faudrait-il que, si des correctifs régionaux sont utilisés par l'Etat, ce dernier en compense les effets aussi bien à l'égard des transporteurs routiers qu'à l'égard de la S.N.C.F.

La réforme de la S.N.C.F. a, elle aussi, fait l'objet d'un exposé détaillé, au cours duquel les inconvénients des nouvelles libertés qui lui ont été données (utilisation des techniques routières, liberté tarifaire) ont été soulignés.

En concluant, M. le Président Moraud a souligné les injustices dont sont victimes les transporteurs routiers, malgré les services qu'ils ont rendu et rendent à la nation, alors que leur seul souci est de remplir efficacement le rôle économique qui est le leur.

M. Pons, vice-président de l'Union syndicale, avait tenu, avant de prendre sa retraite, à faire un exposé sur les problèmes concernant les transports de voyageurs.

Il devait ainsi, à la lumière de son expérience, examiner en détail les questions que soulèvent le projet de convention de programme que la profession a proposé aux pouvoirs publics, le projet de réforme du régime des transports de voyageurs, la contraction ferroviaire, la tarification et l'organisation des services de ramassages scolaires.

En terminant, le Président Pons lançait à ses collègues un appel en vue de rechercher des formules de regroupement et de coopération seules susceptibles d'assurer la survie de leurs entreprises.

Le rapport moral, présenté par M. Bret, Secrétaire général, était approuvé à l'unanimité, ainsi que le rapport financier, présenté par M. Roger Chibrac, trésorier, après lecture par M. Fauconnet du rapport des commissaires aux comptes, favorable à cette adoption.

Après que M. Le Bret, Président de la Commission des Transports terrestres du Syndicat national des Assureurs, eût évoqué quelques problèmes d'assurances concernant les transports routiers, la parole fût donnée, dans le cadre des questions diverses, à ceux des adhérents qui avaient des questions à poser.

On nota les interventions de M. Gaillot, relative au nouveau régime des zones courtes, de M. Fourcade, concernant les activités du SERNAM, et de M. Exhaw, en ce qui concerne la tarification des transports de voyageurs.

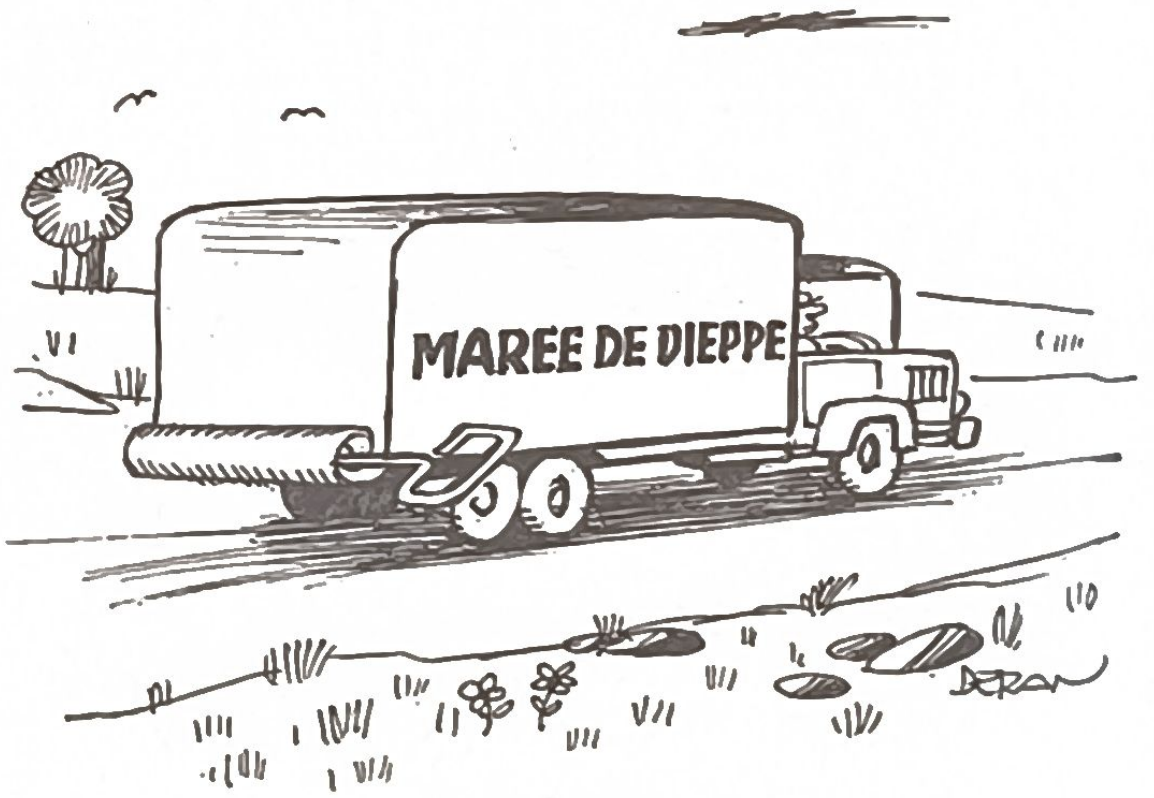
La réunion devait être clôturée par la remise à M. Raymond Doux, ancien transporteur, et à M. Maurice Lambert, chauffeur à la S.T.R. Emile Rives, de la Médaille d'Argent des Transports routiers.

Un déjeuner en commun réunissait ensuite les transporteurs routiers et leurs invités, clôturant dignement bien que dans une joyeuse ambiance cette manifestation de cohésion et de solidarité des transporteurs routiers girondins.

Le même jour ont eu lieu les élections pour le renouvellement du Conseil d'administration. En voici les résultats :

Voyageurs (services réguliers) : MM. Exshaw et Gérardin ; Voyageurs (services occasionnels) : MM. Pellon et Perroy ; Voyageurs (services contractuels) : MM. Coetmeur et De Rozeville ; Camionnage : MM. Conort

→



— SANS LÉGENDE —

(*Suite de la page* 1396)

et Fourcade ; Camionneurs portuaires : M. Lannau ; zone courte (services réguliers) : MM. Baudoux et Estrada ; zone courte (transports à la demande) : MM. Arnal et Piet ; zone longue (services réguliers) : MM. Ducros et Verat ; zone longue (transports à la demande) : MM. Chibrac et Moraud ; transports spécialisés : MM. Hilaire et Lépine ; liquides alimentaires : MM. Rabotin et Rives ; Déménagements : MM. Brien et Carle ; loueurs : M. Morin.

Imédiatement réuni, le nouveau conseil désignait son bureau :

Président : M. Guy Moraud ; *Vice-Présidents* : MM. Baudoux, Exshaw et Rabotin ; *Trésorier* : M. Chibrac ; *Trésorier adjoint* : M. Verat ; *Conseillers* : MM. Conort, Estrada et Perroy.

M. Pons, vice-président sortant, a été invité à accepter la Présidence d'honneur voyageurs.

Syndicat des Transports Routiers du Puy-de-Dôme

Au cours de la réunion du 5 juillet 1971 des nouveaux membres du Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Routiers du Puy-de-Dôme, il a été procédé à l'élection du Président du Syndicat et des autres membres du Bureau.

M. Paul Bouchet a été élu Président du Syndicat des Transports Routiers du Puy-de-Dôme, en remplacement de M. René Bonnefoy, décédé.

M. Paul Bouchet est également Vice-Président du Comité National Routier, Président du G.P.R. Auvergne et Président du Bureau Régional de Fret Auvergne.

M. Georges Desfossez, Directeur des Courriers d'Auvergne et M. Gaston Beyssere ont été élus Vice-Présidents du Syndicat, le premier, pour les transports de voyageurs, le second pour les transports de marchandises.

Ont été élus Conseillers Techniques « Marchandises » : M. Jacques Pradon, et « Voyageurs » : M. André Bayle.

Trésorier : M. René Schuster.

Délégué au Centre Routier : M. J.-Paul Philippon.

Délégué à la Propagande : M. André Rivalier.

Délégué à la Formation Professionnelle : M. Jean-Paul Philippon.

1re Commission (Services Réguliers de Voyageurs) : M. Michel Marchand et M. Jean Sivet.

2e Commission (Services Occasionnels Voyageurs) : M. Claude Delaye et M. André Meunier.

3e Commission (Services Subventionnés Voyageurs) : M. Georges Desfossez.

4e Commission (Taxis-Ambulances) : M. Jean-Louis Del Rey.

5e Commission : M. Georges Groine.

6e Commission (Zone courte - Services Réguliers) : M. René Schuster.

7e Commission (Zone courte - Services à la demande) : M. Jean Boisset.

8e Commission (Zone longue - Services Réguliers) : M. Paul Bouchet.

9e Commission (Zone longue - Services à la demande) : M. Michel Bonnefoy.

10e Commission (Transports spécialisés de Marchandises) : M. Bernard Prat.

11e Commission (Déménagements) : M. André Rivalier et M. Dardignier Paul.

12e Commission (Loueurs de Véhicules) : M. Gaston Besseyre.

Syndicat des Transports Routiers du Haut-Rhin

Le Syndicat des Transports Routiers du Haut-Rhin a tenu son Assemblée Générale annuelle 1971, le mercredi 19 mai 1971 dans la salle des Fêtes Municipale à Neuf-Brisach, sous la présidence de M. Philippe Lesage, entouré de MM. Jean-Paul Menweg et Pierre Risser respectivement Présidents délégués « Marchandises » et « Voyageurs », MM. Jean-Pierre Straumann et Lucien Gissinger, Vice-Présidents « Marchandises » et « Voyageurs », ainsi que de M. Garnier, de la F.N.T.R., de M. Meschenmoser, Expert-Comptable et de M. Fuchs, Secrétaire Général.

Après l'approbation du compte rendu financier de l'exercice 1970, présenté par M. Gissinger, les modalités des cotisations ont été légèrement modifiées.

Il fut ensuite procédé aux élections des membres du Conseil d'Administration pour une nouvelle période de 2 ans. Le vote a donné les résultats suivants, les anciens membres du Conseil ayant été réélus :

Président : M. Philippe Lesage ;

Trésorier : M. Pierre Misslin ;

Président Délégué « Marchandises » : M. Jean-Paul Menweg ;

Vice-Président « Marchandises » : M. Jean-Pierre Straumann.

Président Délégué « Voyageurs » : M. Pierre Risser ;

Vice-Président « Voyageurs » : M. Lucien Gissinger.

Membres « Voyageurs » : MM. Paul Misslin, Renaud Bourguin, Louis Rochman, Jean Chopin, Aimé Hammes, Raymond Heitz, René Greigert, Henri Dentz, Fernand Keiflin, Edgar Michel, René Ulrich, Antoine Niemerich, Georges Kempf, Jean Bott, Georges Britsch, André Waldvogel, Jean-Paul Sifferlen, J.-M. Koenig, Alexis Breisacher, Maurice Moyses, Christian Horrenberger, J.-J. Miclo, Pierre Reininger et Fernand Gerig.

Après une suspension de séance, les membres du Bureau nouvellement réélu accueillent les invités pour la 2e partie de l'Assemblée Générale.

Le Président, M. Philippe Lesage, a salué l'ensemble des personnalités et notamment MM. Arbogast, Inspecteur des Transports, Bohn, Inspecteur du Travail et de la Main-d'œuvre des Transports, le Capitaine Descotes, représentant le Commandant de la Gendarmerie du Haut-Rhin, l'Adjudant-Chef Molteni, représentant le Commandant de la C.R.S. 38, Vauthron, adjoint au Maire, représentant M. le Maire de Neuf-Brisach, et les a remerciés pour leur présence.

M. Fuchs a présenté, par la suite, le compte rendu de l'activité du Secrétariat et du Syndicat qui compte près de 400 membres.

De son côté, M. Menweg a présenté le rapport d'activité du groupe « Marchandises » passant en revue l'ensemble des problèmes concernant cette branche d'activité sur le plan local.

Enfin, M. Risser a dressé une esquisse de la situation dans les transports de voyageurs

Après l'approbation des comptes rendus d'activité, M. Fuchs a fait le point des grands problèmes d'activité dans les transports de marchandises.

Il a rappelé notamment l'opposition de la profession au projet ministériel de libération partielle des zones courtes ainsi que l'action professionnelle au sujet des mesures de libéralisation de la S.N.C.F.

Pour terminer, il a insisté particulièrement sur les nouvelles règles communautaires très draconniennes à l'égard des entreprises. Ces nouvelles règles posent d'ailleurs des problèmes souvent insolubles aux entreprises et il est indispensable que des modifications interviennent.

Enfin, M. Garnier a dressé un tableau des diverses questions en cours dans les transports de voyageurs.

Il a insisté particulièrement sur les différentes dispositions du rapport Artaud Macari.

Dans un deuxième temps, il a insisté sur la nécessité que les entreprises de transports de voyageurs ne soient pas défavorisées par rapport à la S.N.C.F. et notamment qu'elles puissent bénéficier du remboursement des réductions tarifaires accordées à certaines catégories de personnes.

Ces divers exposés ont été suivis d'un débat au cours duquel de nombreuses questions ont été posées et ont reçu réponses.

L'Assemblée Générale fut suivie d'un vin d'honneur et d'une soirée familiale au Restaurant Stocklin à Neuf-Brisach, en présence de nombreux invités, transporteurs et leur famille.

Nouveau Président à la Société britannique des Constructeurs

M. Kenneth Corley, Président de Joseph Lucas Industries, a été élu Président de la Société britannique des Constructeurs d'Automobiles et Négociants (S.M.M.T.), au cours de la réunion du Conseil de la Société le 10 juin dernier. M. Corley était Vice-Président depuis 1968.

M. Douglas Richards, Président des deux dernières années, a été élu Président-Adjoint.

Les Vice-Présidents sont M. Ronald Ellis, Directeur de la Division Camions et Autobus de British Leyland, M. Gilbert Hunt, Directeur de Chrysler-Grande-Bretagne, M. William Batty, Directeur de Ford.

Crédits débloqués pour le réseau routier breton

M. Albin Chalandon, Ministre de l'Equipement et du Logement, s'est rendu à Brest le 15 juillet 1971, pour annoncer le déblocage du « F.A.C. Breton 1971 » afin de permettre la réalisation du plan routier breton.

Ce plan routier breton qui va couvrir le VI[e] Plan, prévoit 1 milliard de Francs de crédits d'équipement, afin de réaliser en particulier un grand axe nord et un grand axe sud (immédiatement à 4 voies sur les 2/3 de leur longueur), ainsi que l'aménagement progressif des autres axes, et notamment l'axe central Rennes-Chateaulin.

M. Chalandon s'était engagé devant la Coder, l'année dernière, à affecter 200 millions de Francs en 1971 au réseau routier breton.

Au début de l'exercice, une première dotation de 130 millions de francs a été décidée. Les 70 millions de francs qui manquaient encore viennent d'être spécialement débloqués par le Premier Ministre au titre du Fonds d'Action Conjoncturelle (F.A.C.).

Ces 200 millions de Francs seront dépensés de la façon suivante : 168 millions de Francs vont être utilisés pour des travaux proprement dits, dont 100 millions pour des déviations, notamment à Brest-Landivisiau, Morlaix-St- Thégonnec, Le-Faou, Guingamp, Noyal-sur-Vilaine, Lamballe, Muzillac, Montauban-de-Bretagne et St-Gilles.

Par ailleurs, 32 millions de Francs vont être utilisés cette année pour des études, des acquisitions foncières et des opérations de sécurité.

Un effort particulier est prévu en faveur du Finistère puisque c'est par lui que débute l'essentiel des réalisations sous la forme d'une grande rocade Morlaix, Landivisiau, Brest, Chateaulin, Quimper, Quimperlé.

Ce département bénéficiera ainsi de 35 % des crédits alloués à l'ensemble de la Bretagne en 1972 comme en 1971.

Grâce à cela, vont pouvoir être engagées sous forme de routes nouvelles, les liaisons suivantes :
— Brest-Morlaix (à 4 voies) y compris le contournement de Morlaix, qui sera mis en service en 1972.
— Brest-Chateaulin (à 4 voies) qui sera mis en service également en 1972 ;
— Chateaulin-Quimper dont une première chaussée à 2 voies munie de créneaux sera mise en service fin 1973 ;
— Quimper-Quimperlé, qui sera lancée dès 1972, avec 2 ans d'avance par rapport aux prévisions initiales.

Ainsi, près de 150 km de routes modernes, doublant les routes existantes, ouvriront au trafic en provenance des axes nord et sud et de l'axe central, tous en cours de modernisation, les secteurs les plus actifs du Finistère.

Pour 1972, les crédits prévus pour l'ensemble du plan breton sont également de 200 millions de Francs. Ils permettront notamment la réalisation de nouvelles déviations à Kermat-St - Thégonnec, l'Hôpital Cameront et Daoulas, Langueux - Yffinac, Chateaulin-Plouagat, Chateaubourg, Chateauneuf d'Ille-et-Vilaine, Bout de Lande, etc.

La Fédération Routière Internationale souligne la nécessité absolue *des investissements routiers*

Le Comité Exécutif de la Fédération Routière Internationale s'est réuni à Hambourg le 23 juin 1971. En conclusion de ses travaux, il a lancé un appel dans lequel, « face au développement régulier — et d'ailleurs bienfaisant — de la circulation et des transports routiers dans tous les pays du monde, constatant aussi l'augmentation croissante des coûts des travaux », il a souligné, à l'intention des grandes entités gouvernementales internationales, et des Gouvernements eux-mêmes, « la nécessité absolue de consacrer chaque année aux investissements routiers les sommes nécessaires pour accroître régulièrement la capacité et les qualités techniques des réseaux routiers, afin de leur permettre de faire face aux besoins croissants de la circulation et des transports routiers ».

« L'accroissement régulier des crédits routiers — conclut cet appel — est donc indispensable dans tous les pays. Il ne doit pas être basé sur la valeur de la monnaie mais sur l'importance des travaux nécessaires. »

Deux nouvelles sections d'autoroutes

Metz-Freyming...

La Section Metz-Freyming (43 kilomètres) de l'autoroute A 32 est en service depuis le 1er juillet. Réalisée par la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF), elle relie Metz au bassin houiller lorrain et à la Sarre. Les travaux ont été confiés à 40 entreprises. Huit millions de mètres cubes de terre ont été remués et 32 ouvrages d'art ont été construits. Le coût total de l'opération est de 183 millions de francs.

5.000 véhicules dont 30 % d'Allemands empruntent journellement cet axe routier et on en attend de 8 à 15.000 quotidiennement au deuxième semestre 1972.

Trois échangeurs desservent ce nouveau tronçon : à Varize (km 18), Saint-Avold (km 36) et Freyming (km 43).

Les tarifs maximum des péages que la société concessionnaire est autorisée à percevoir ont été fixés ainsi par arrêté paru au Journal Officiel du 1er juillet :

Pour les véhicules légers : Metz-Varize 2 F ; Metz ou Varize-Saint-Avold ou Freyming 3 F ; St-Avold-Freyming 1 F.

Pour les véhicules de plus de 1,5 T de charge utile : Metz-Varize 3 F ; Metz ou Varize - St-Avold ou Freyming 5 F ; St-Avold - Freyming 1 F.

... et la déviation de Béziers

De son côté, la Société de l'Autoroute de la Vallée du Rhône a ouvert à la circulation la déviation autoroutière de Béziers qui constitue la première section de l'autoroute Béziers-Narbonne.

Dans l'immédiat et pour des raisons matérielles (commodités d'accès) le péage n'est provisoirement perçu que dans le sens ouest-est. Il est fixé uniformément à 1 F.

A l'achèvement de la liaison autoroutière Béziers-Narbonne, prévu pour la fin de l'année, le péage, autorisé par arrêté du 25 juin paru au J.O. du 1er juillet, sera le suivant :

Béziers-est - Béziers-ouest : 1 F (tous véhicules).

Béziers-Narbonne : 3 F pour les véhicules légers ; 5 F pour les véhicules de plus de 1,5 T de charge utile.

Narbonne-est - Narbonne-sud : 1 F (tous véhicules).

Les Loueurs soutiennent le Plan A.G.I.R.

Nos lecteurs connaissent bien le plan AGIR qui consiste à doubler les routes nationales actuelles par des chaussées nouvelles complètement séparées, chacun des deux itinéraires étant mis à sens unique.

Après avoir entendu les explications très précises de M. PROST, qui est, on le sait, le promoteur convaincant et dynamique de cette entreprise, les Conseils d'administration de la Chambre syndicale des Loueurs et du C.N.L. ont décidé d'apporter leur appui à la fondation d'une Association pour le développement du plan AGIR.

Que faire
en cas de collision avec un véhicule étranger ?

Près de 9.000 accidents impliquant en France des automobilistes étrangers ont été enregistrés en un an par les assureurs. Bien entendu, le risque d'avoir un accident avec un véhicule étranger est particulièrement important durant les mois d'été en raison de l'afflux de touristes.

Que faire en pareil cas pour obtenir un remboursement rapide ?

Sur les lieux de la collision il peut être utile de remplir un constat amiable même si l'on ne peut pas toujours en l'occurrence bénéficier de la formule « d'indemnisation directe de l'assuré » propre à la France. Le constat donne en effet toutes les indications nécessaires sur l'accident et le règlement en est facilité. D'autre part, il est prudent de relever l'identité du conducteur d'après son passeport.

Pour faciliter le règlement du sinistre, il convient en outre de prendre certaines dispositions particulières.

Pour le remboursement des dommages causés par l'automobiliste étranger, si ce dernier est titulaire d'une carte verte — ce qui sera le car le plus fréquent — il y a lieu de détacher un feuillet de la carte, comportant toutes les indications utiles : identification du véhicule, nom et adresse de la Société d'assurances étrangère, numéro et période de validité de la carte verte. Si la carte ne comporte pas le feuillet détachable, il convient de prendre note soigneusement des indications ci-dessus et de les transmettre, avec tous renseignements sur les circonstances de l'accident, soit au Bureau Central Français, 118, rue de Tocqueville à PARIS-17e, soit au correspondant en France de la Société d'assurances étrangère s'il est indiqué sur la carte verte.

Si l'automobiliste étranger n'a pas de carte verte, mais est titulaire d'un certificat d'assurance frontière en état de validité, la réclamation est alors à adresser à la Section « Assurances Frontière », 118, rue de Tocqueville, à PARIS-17e.

Bien entendu, les titulaires d'un contrat « Dommages » seront indemnisés par leur propre société d'assurance du montant des réparations à effectuer sur leur voiture.

Pour les dommages causés à un automobiliste étranger, l'automobiliste français doit déclarer l'accident à sa société d'assurances dans les conditions normales.

De Colmar à Marseille, via Nantes et Pau

Visite au réseau Unic-Fiat

Comment un constructeur de véhicules utilitaires organise ses services de vente et d'après-vente, comment est structuré son réseau et quels rapports entretient-il avec ceux qui en tous points du territoire représentent la marque, voilà entre autres questions ce qu'il nous a été possible de voir et d'approfondir récemment grâce à l'obligeance de Fiat-France, au cours d'un rapide voyage qui, par les airs, nous a conduit de Paris chez Unic-Fiat à Colmar, à Nantes, à Pau et à Marseille.

Le réseau Unic-Fiat, nous a tout d'abord exposé M. Farman, Directeur commercial, repose sur la distribution exclusive des matériels neufs, des pièces détachées et du service après-vente.

Cette distribution est assurée soit directement par le constructeur dans ses propres établissements (les succursales) soit par des concessionnaires qui sont des affaires entièrement autonomes, liées au constructeur par un contrat annuel de concession exclusive.

Ces succursales et concessionnaires constituent les points de vente et d'après-vente du réseau.

En complément on trouve ensuite un sous-réseau d'après-vente qui dépend soit des succursales, soit des concessionnaires avec en outre des agents, soit simples (réparateurs), soit agréés (vendeurs).

A l'exclusivité de la marque s'ajoute une relative exclusivité de produit, le réseau s'intéressant surtout à la gamme Unic-Fiat de 3,5 à 35 tonnes et peu à d'autres activités dont les plus marquantes sont les semi-remorques, les chariots élévateurs et bien entendu les autocars et les moteurs industriels distribués par Unic-Fiat. A ce titre les informations que nous avons recueillies intéresseront tout particulièrement les transporteurs, lesquels constituent pour les concessionnaires et les succursales une fraction importante de leur clientèle.

La fusion Unic-Fiat

C'est en 1968 que s'est opérée la délicate fusion entre le réseau Unic et le jeune réseau Fiat Véhicules industriels. Les intérêts de tous furent préservés même dans les cas de reconversion obligée et le réseau Unic-Fiat est sorti renforcé de l'opération. Aujourd'hui, la gamme complète est distribuée par l'ensemble du réseau à l'exception de deux villes où une distribution entre gamme basse et haute a été faite pour maintenir la coexistence après la fusion.

L'histoire du réseau Unic-Fiat est à la fois celle de la continuité, de la fidélité et celle du développement et de la modernisation.

Notre politique, nous a déclaré M. Farman, respecte cette tradition et ce mouvement spontané : la distribution mixte est conçue dans un esprit d'assistance et de coopération.

Le plus ancien concessionnaire Unic s'est associé à la marque en 1906. Les pionniers de l'activité poids lourds ont acquis le panonceau Unic-Saurer en 1933. En 1955, le réseau avait déjà dans ses grandes lignes sa physionomie et sa densité actuelle en points de vente. Il s'agit donc d'un réseau mur, éprouvé. Il n'en est pas moins en évolution constante : chaque année voit trois ou quatre points de vente nouveaux que nous signalons d'ailleurs à nos lecteurs pour qui ces installations des constructeurs sont autant de bonnes nouvelles par les facilités qu'elles leur apportent pour leurs matériels.

Le réseau dans ses grandes lignes

A ce jour Unic-Fiat compte 88 points de vente en France et 267 points d'après-vente, soit au total 355 points de service, ce qui représente environ 5.000 personnes. La répartition géographique qui est en fonction de la densité du parc, place à peu près un point de service à un maximum de 25/30 km de tout client.

L'ancienneté moyenne du réseau est de 15 ans ; l'âge moyen des animateurs est de 45-50 ans.

Unic-Fiat développe surtout la densité des points d'après-vente, 10 % par an dans l'ensemble avec une spectaculaire progression des filiales des concessionnaires (30 % par an). Rappelons les installations récentes de Cavaillon, Alès, Belfort, Châlon-sur-Saône, Boulogne-sur-Mer, Pavillon-sous-Bois, Vannes, Saint-Quentin, Laval et les remarquables modernisations de Lyon, Arras, Quimper, Toulouse, Nice, Pau, Marseille, Bastia, ces trois dernières de fraîche date.

Nous ne reviendrons pas sur le détail des équipements dont nous donnons à chaque fois un aperçu d'ordre technique ; signalons toutefois parmi les installations les plus modernes, les plus efficaces et... les plus coûteuses, que huit points du réseau totalisent actuellement onze bancs « Bee Line » de redressage de châssis à froid, sans parler des bancs de freinage dont presque toutes les succursales et un grand nombre de concessions sont dotées.

Avant de parler plus spécialement des villes ou notre voyage aérien nous a conduits, nous soulignerons comme a tenu à le faire le Directeur commercial d'Unic-Fiat, M. Farman, cette politique de distribution mixte assurée en coexistence par un réseau de concessionnaires autonomes (72) et de succursales (16) dont les conditions d'exploitation et la responsabilité à l'égard du siège sont d'ailleurs quasi identiques.

Limitées aux métropoles régionales, ces succursales par leur ré-

(5.000 personnes - 355 points de service)

De gauche à droite les Concessionnaires qui ont reçu la presse spécialisée : M. Gerteis, de Colmar Poids Lourds, M. J. Héon, de la S.D.V.I. Nantes, M. V. Pedeutour, des Ets Lacampagne, Pau.

partition sur le territoire national constituent un quadrillage de points d'appui indispensables au constructeur ; elles ne concurrencent en aucune manière les concessionnaires ainsi que nous avons pu en juger par nos conversations successives avec MM. Gerteis, Héon et Pedeutour, respectivement concessionnaires à Colmar, Nantes et Pau.

A Colmar

C'est à la concession de Colmar Poids Lourds, créée en 1958 et installée depuis mai 1969 dans la zone industrielle Nord de cette ville que nous avons été reçu par M. Gerteis, directeur général, entouré de ses collaborateurs directs.

La concession se partage le Haut-Rhin avec la concession de Mulhouse Poids Lourds à laquelle elle est associée.

Elle dispose de 1.500 m2 couverts sur un terrain de 7.900 m2 et comporte 9 postes de travail. Colmar Poids Lourds qui entretient un parc de 250 véhicules à Colmar même enregistre plus de 300 entrées par mois en raison du trafic de la route Mulhouse-Strasbourg.

Ces deux affaires-sœurs qui sont entre elles dans les rapport 2/3 Mulhouse et 1/3 Colmar en ce qui concerne leur chiffre d'affaires immatriculent environ 100-120 véhicules neufs par an. Leur personnel est actuellement de 76 personnes.

« L'organisation générale d'une concession » tel était le premier des quatre thèmes inscrits au programme de ces visites chez Unic-Fiat au quatre points cardinaux du territoire. Après un exposé fort instructif mais surtout à l'adresse des professionnels des garages (commerce et réparation des poids lourds) les échanges de vues entre les journalistes de la presse spécialisée, les représentants du constructeur et l'état-major de la concession de Colmar, portèrent sur un certain nombre de questions-types ultérieurement posées également aux concessionnaires de Nantes et de Pau sur lesquelles nous reviendrons en bloc ce qui permettra d'intéressants rapprochements.

A Nantes

C'est M. Jacques Héon et ses collaborateurs les plus directs qui à Nantes nous reçoivent après guère plus d'une heure de vol grâce aux 900 km/heure du « Mystère 20 » et nous revoyons avec plaisir les installations de la S.D.V.I. considérablement agrandies et modernisées depuis notre première visite en 1963.

La Société a été fondée en 1945 et sa première activité a consisté en la distribution des véhicules des surplus américains, puis des camions International, ensuite ce fut des camions et tracteurs routiers Unic, auxquels vinrent s'ajouter les productions O.M. et Fiat.

Le rayon de la S.D.V.I. est vaste puisqu'il englobe les quatre départements Loire-Atlantique, Vendée, Maine-et-Loire et Deux-Sèvres. Elle a vendu en 1970 1.004 véhicules industriels. Pour l'ensemble de ses services (vente, après-vente) elle occupe 170 personnes dont 100 affectées aux ateliers. Avec sa succursale d'Angers, le S.D.V.I. dispose de 85.000 m2 dont 13.300 m2 construits ; l'équipement comporte 76 postes de travail où sont mises en œuvre les techniques les plus modernes parmi lesquelles pour le redressage à froid des châssis trois bans U.S.A. « Bee Line ».

Après une visite rapide des installations, une conférence de presse se déroula sur le thème

→

(*Suite de la page* 1401)

« Service après-vente ». Il est poussé très loin chez cet important concessionnaire qui est fermement convaincu que seule une politique de volume permet d'aborder les grandes mutations à intervenir dans le domaine de la distribution : c'est ainsi qu'il ne craint pas d'agir concurremment avec un sous-réseau de 22 agences ou points d'assistance qui sont bénéficiaires par ailleurs de nombreux avantages et services.

Se refusant à considérer l'après-vente comme un « mal nécessaire », la S.D.V.I. a le souci de la fiabilité des bien vendus, fonction certes de la qualité du produit ce qui est l'affaire du constructeur, mais aussi de son maintien en bon état de fonctionnement quotidien, c'est-à-dire de sa maintenance, qui est l'affaire du client mais dont le prestataire de services qu'est le concessionnaire doit être le vigilant conseiller technique.

M. Héon qui expose en détail cette politique de la société aux destinées de laquelle il préside de main de maître, estime qu'il est du rôle de l'après-vente d'informer, éduquer, conseiller l'utilisateur sur les moyens d'obtenir une bonne fiabilité jusqu'à l'idéal rendement de l'investissement ; arrivé à ce stade les prestations offertes ne sont plus de l'entretien mais de l'engineering.

Le processus appliqué est successivement les études et recherches, puis le diagnostic qui est la base même de la maintenance, les opérations préventives qui à la Société de Diffusion de Véhicules Industriels sont promues au travers de trois méthodes :

— la préconisation ou recommandation,

— l'engagement tacite de l'utilisateur à effectuer périodiquement certaines opérations,

— le contact d'entretien qui décharge totalement l'utilisateur de la maintenance, contre paiement d'un forfait kilométrique.

La maintenance procède de la réparation sous sa forme classique ; elle représente à la S.D.V.I. pour Nantes et Angers le traitement journalier de 70 à 80 véhicules.

A Pau

Avec notre visite à la concession de Pau, sous l'enseigne de la Société Lacampagne, où nous avons été reçu par M. Jean Lacampagne son fondateur en 1934 et par M. Victor Pedeutour, son gendre, animateur de la branche véhicules industriels, le voyage a pris un tour plus familial ; le thème proposé était d'ailleurs très justement « Portrait d'un concessionnaire ».

Par comparaison, on nous permettra d'écrire que nous n'étions plus à Colmar où le monde des affaires est évidemment imprégné du particularisme de la Haute-Alsace, que nous n'étions plus, non plus, dans une concession à la fois vedette et pilote, (l'un des plus importants centres « poids lourds » d'Europe) rayonnant sur quatre départements de l'Ouest, mais à Pau, capitale d'une région d'origine économiquement faible, coincée en impasse à l'extrême sud-ouest du pays.

Heureusement le gisement de gaz naturel de Lacq en 1958-1959 a provoqué un exceptionnel essor, puis le maïs vers 1965 a pris la relève, offrant à M. Pedeutour, avec la confiance de M. Lacampagne, des possibilités dont il a su profiter par un extrême labeur personnel et une clairvoyance qui honorent la grande famille des concessionnaires.

Venu de l'agriculture et des travaux publics, après son mariage l'actuel animateur de la concession de Pau entre à la Société Lacampagne, la plus ancienne concession General Motors en France. En 1954, à la fois directeur, vendeur et chef d'atelier, il vend 10 Unic ; le parc est aujourd'hui de 700 véhicules du groupe Unic-Fiat-O.M., c'est dire le chemin parcouru. Les ventes ont été en 1970 de 150 véhicules neufs ; soixante personnes sont employées et la concession est installée depuis octobre dernier sur 20.000 m2 dont 5.000 couverts qui abritent 27 postes de travail où se présentent de 20 à 25 véhicules par jour.

Par les conversations que nous avons eues tant avec M. Lacampagne, dont la fidélité à la G.M. et à ses voitures est on ne peut plus émouvante, qu'avec M. Pedeutour son gendre (40 ans) qui entouré de ses collaborateurs directs nous a reçu en ses nouvelles installation implantées à 5 km de la ville, le « portrait d'un concessionnaire » a vite pris forme à nos yeux.

Au départ, rien, ou si peu... mais le désir d'arriver à asseoir une affaire et la développer. De la chance avec le gisement de Lacq puis avec le maïs qui est devenu la richesse de la région ? Oui, sans doute, mais encore et par deux fois a-t-il fallu la saisir. Travailleur, « accrocheur », le sens des responsabilités, le souci de toujours faire jusqu'à l'impossible pour satisfaire le client, ce client presque toujours devenu un ami fidèle, voilà brièvement énoncée la recette du concessionnaire à la paloise, qui ne cesse d'aller de l'avant entraînant son équipe (ses principaux collaborateurs ont en moyenne 15 ans de présence) et malgré incertitudes et difficultés, ayant confiance en l'avenir parce que sûr de ses capacités et sachant qu'il peut compter sur la fidélité de tous ceux qui œuvrent avec lui, clients y compris, car en définitive leurs intérêts se rejoignent.

Réponses à des questions communes

Des questions de même nature ont été systématiquement posées à chacun des trois concessionnaires visités afin de pouvoir rapprocher leurs réponses ; il s'agissait évidemment de problèmes classiques qui ont donné lieu à des observations dans l'ensemble identiques.

Les concessionnaires sont tous d'accord, pour que leurs collaborateurs mêmes haut placés, suivent périodiquement des stages de formation et perfectionnement, en uti-

Pour BERLIET 6×4 - GLM 10 - GL 12M
ÉCONOMIE ET RAPIDITÉ AVEC NOS **ÉCHANGES STANDARDS**
D'ENSEMBLES DE BALANCIERS COMPLETS ENTIEREMENT RECONSTRUITS
MAINTENANT **DISPONIBLES** EN MAGASIN
MODIFIÉS GRAISSAGE A BAIN D'HUILE (Pour le GLM 10) **RENFORCÉS** AVEC AXE EN ACIER TRAITÉ **AMÉLIORÉS** DOUBLE VERROUILLAGE SYSTÈME BREVETÉ
P.R.A.V.I. 5, RUE PAUL-VAILLANT-COUTURIER - 92 - LEVALLOIS - TÉL. : 737-33-66 et 270-32-06

lisant les services parfaitement organisés chez le constructeur, qu'il s'agisse de la main-d'œuvre d'atelier des agents de vente ou des responsables de services gestion par exemple.

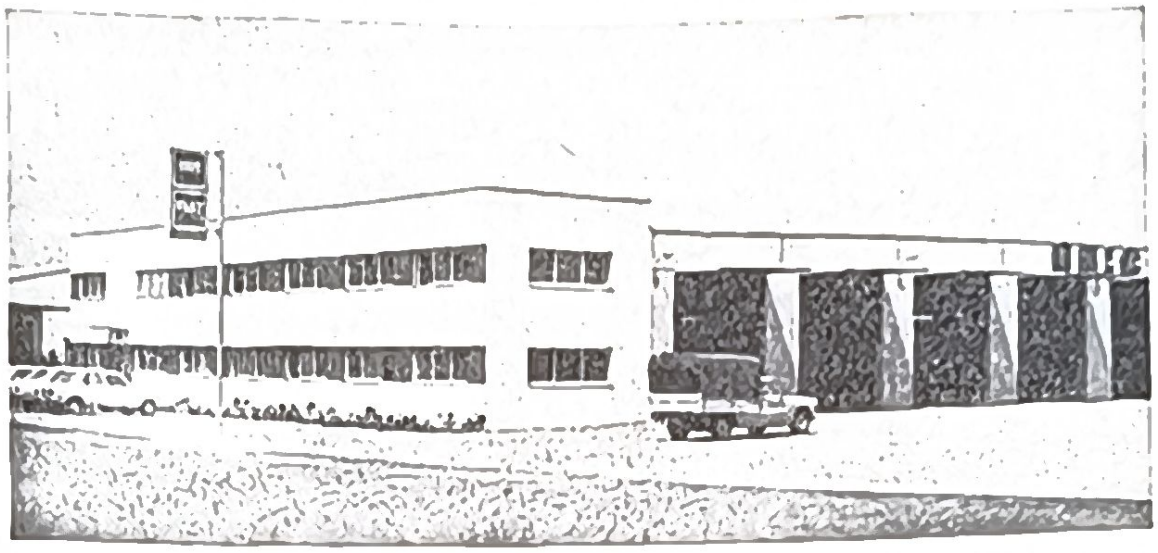
Chez l'ensemble de leurs clients, les concessionnaires notent une nette insuffisance de la qualification professionnelle des conducteurs routiers, sur le plan de la connaissance de la mécanique, et pour la conduite en matière de semi-remorque. La nécessité d'un permis spécial pour poids lourds, camions et semi-remorques, est volontiers admise.

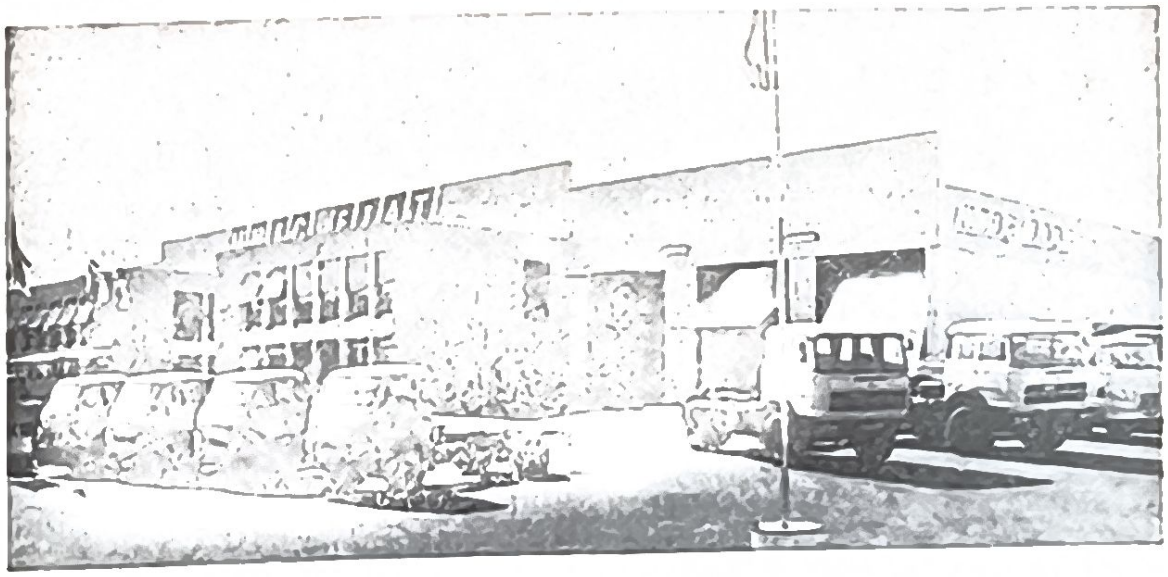
Le problème de la reprise des véhicules utilitaires est un point noir pour les concessionnaires et les succursales auxquels il est demandé de racheter pour vendre ; pas dans une identique proportion cependant : presque autant d'achats que de ventes effectuées nous a dit l'un, 50 % de nos ventes nous a dit un autre, et le troisième 60 à 70 % ; par contre tous rachètent de 10 à 40 % au-dessus de la côte, ce que tous estiment nettement exagéré, les cours en question étant jugés surfaits. Ils en envoient 10 à 20 % à la casse, leur état ne méritant pas d'autre sort et le souhait a été exprimé d'une visite technique spéciale très sévère pour tous véhicules atteignant huit ans d'âge, avec l'obligation d'une complète remise en état pour être admis à continuer à circuler. La sécurité y gagnerait et le marché de l'occasion s'en trouverait assaini.

L'éducation de la clientèle dans le sens d'une exacte connaissance du prix de revient de l'entretien des véhicules reste à faire car si elle était meilleure, il y aurait davantage de contrats d'entretien ou l'adoption d'autres formules du même ordre plus rentables pour l'utilisateur.

Enfin en ce qui concerne l'implantation ou la modernisation de leurs installations, les concessionnaires n'opèrent qu'après consultation des services spécialisés du

→



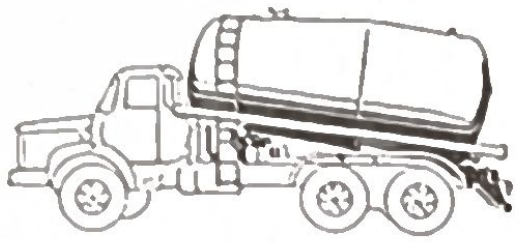


Ci-contre de haut en bas, vue générale des concessions Unic-Fiat à Colmar (Colmar Poids-Lourds) à Nantes, (Société de Diffusion de Véhicules Industriels) à Pau (Société Lacampagne) et de la nouvelle succursale de Marseille-Les Aygalades.

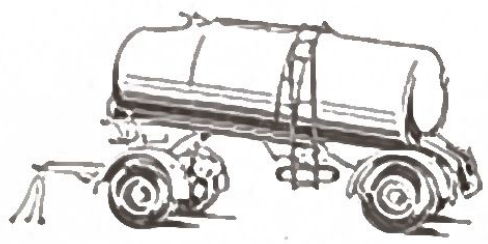
fFilliat

SPECIALISTE TRANSPORT "PULVERULENTS"

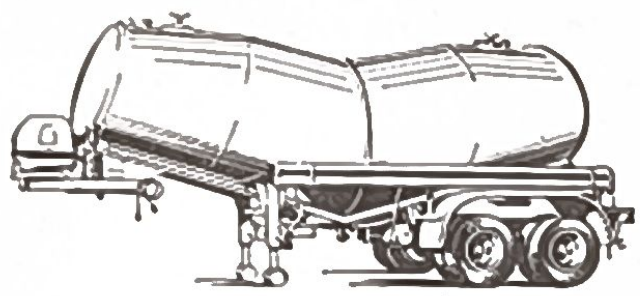
CAMIONS (12 à 20 m³)



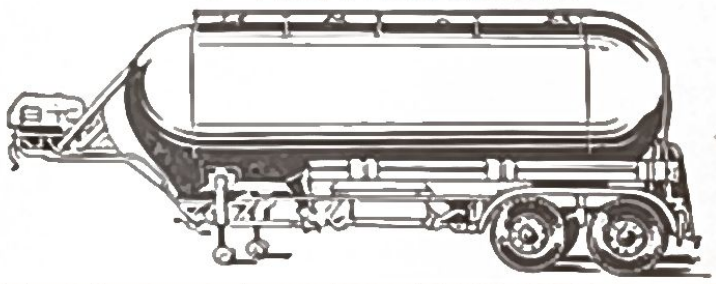
REMORQUES (selon densité)



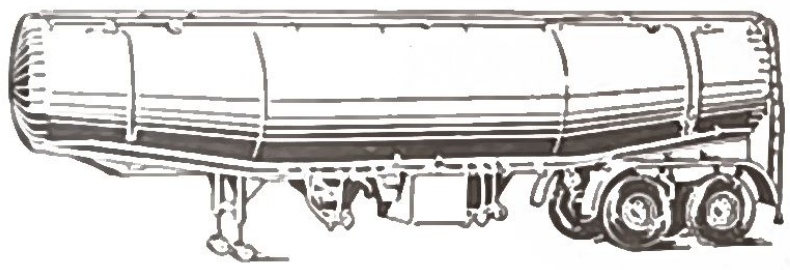
CITERNE V (16 à 48 m³)



CITERNE Jt (22 à 52 m³)



CITERNE UNIVERSELLE : mixte - grandes capacités



construction
acier et alliage léger

Ets F. FILLIAT
188-196 av. F. de Pressensé
69-VENISSIEUX
Tél. LYON (78) 74-26-08

355 B

IMPORTANT

SI VOUS MANQUEZ DE PLACE POUR STOCKER VOS MARCHANDISES

A DEUX PAS DU PÉRIPHÉRIQUE
A 500 M DU CANAL DE L'OURCQ

L'

ENTREPOTS DES CITÉS

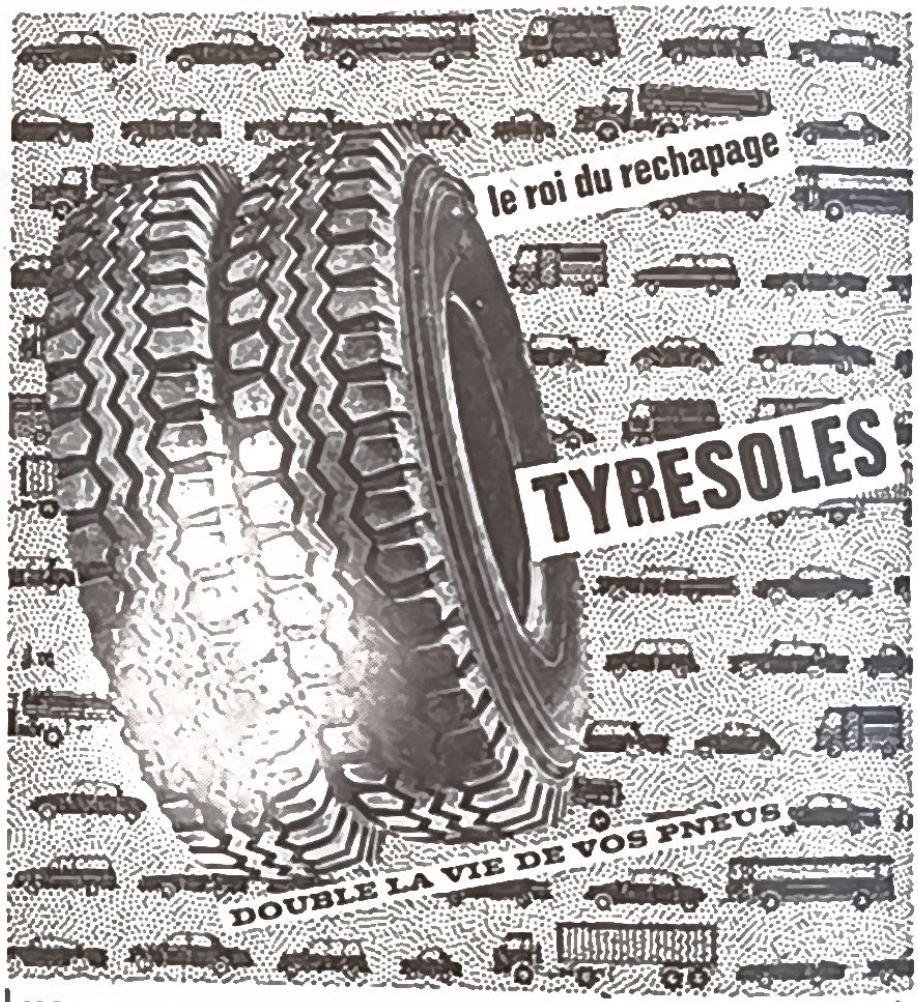
TÉL. : 833-01-32
(3 lignes groupées)

VOUS OFFRE :
LOCAUX RATIONNELS - PERSONNEL COMPÉTENT
UNE FLOTTE DE CAMIONS ET CHARIOTS ÉLÉVATEURS

Département "Stockage"

S.A. TRANSPORTS A. PERLBARG et Cie
66, rue des Cités
93 - AUBERVILLIERS

431 C



NANCY, 8, rue du Général-Landremont Tél. 53-31-73 — 53-31-74
RÉGION PARISIENNE,
1, rue des Marronniers 91 - CROSNE. Tél. 925-15-25
QUIMPER, 27, rue de Douarnenez. Tél. 270
TOULOUSE, 44, rue Michel-Ange. Tél. 62-30-60

439 C

(Suite de la page 1403)

constructeur, avec leur collaboration en adoptant leurs plans-types qui ne sont pas imposés laissant des possibilités d'option ou de modifications selon les régions ou les goûts des intéressés.

A Marseille

C'est un autre midi qu'à Marseille nous avons rencontré et où nous avons pris contact avec l'une des 16 succursales dont Unic-Fiat dispose comme nous l'avons dit, réparties par régions économiques à côté de ses 72 concessionnaires.

C'était la veille de l'inauguration officielle de la nouvelle implantation qui, sur 21.000 m2 dont 5.000 couverts s'étale en zone nord, aux Aygalades, tout près du futur marché d'intérêt national des Arnavaux et d'un raccordement à l'autoroute Nord. Elle comporte 40 postes de travail et emploie 70 personnes. Depuis 1966, l'expansion enregistrée par cette succursale dans son secteur a doublé, les ventes en 1970 ayant atteint le chiffre de 270 véhicules neufs.

Le thème prévu pour cette quatrième et dernière étape concernait les rapports entre le constructeur et le réseau. Une conférence de presse réunit M. Paolo Bono, directeur général de Fiat-France S.A., M. Barbet, directeur général de Unic-Fiat, M. J.-P. Julien, directeur de la coordination marketing, de F.F.S.A., M. Segard, directeur administratif, de F.F.S.A., M. Farman, directeur commercial de Unic-Fiat, et plusieurs de leurs collaborateurs ainsi que M. Formeau, directeur de la succursale de Marseille.

M. Desfossez, Président de l'Association amicale des Concessionnaires Unic, présenta un substantiel exposé sur le thème prévu qui fut ensuite commenté par M. Barbet qui résuma la position d'Unic-Fiat en la matière : placer aussi près que possible de l'utilisateur un spécialiste de la marque, pour cela étudier une répartition judicieuse des points de vente, après-vente et services, par le canal du réseau dont la firme entend conserver la formule mixte, concessionnaires et succursales.

Le Président de l'Amicale avait dans son exposé souligné l'excellence des relations qui de tout temps ont existé entre le réseau et le constructeur ; une collaboration permanente a été instituée en vue de créer et accroître la valeur du produit. Des commissions au nombre de quatre réunissent périodiquement les délégués des concessionnaires pour discuter de leurs problèmes : comité commercial, commission de l'amélioration du produit, commission de la qualité produit-réseau, comité de formation réseau ; le résultat de leurs travaux est présenté et discuté avec les responsables des services compétents et quatorze années de présidence permettent au Président Desfossez d'affirmer combien ces confrontations s'avèrent fructueuses pour tous.

Fiat-France s'installe à Trappes

Après un échange de vue et avant de terminer la conférence, M. Paolo Bono annonça la réalisation par Fiat-France S.A. d'une usine d'assemblage à Trappes (Yvelines) sur un terrain de 300.000 m2. Les travaux de terrassement viennent de commencer et à la fin de cette année les bâtiments devraient être couverts, la mise en service étant prévue pour fin 1972.

Le plan prévoit dans une première étape le montage de 60 à 70 véhicules par jour de toute la gamme Unic, cadence pouvant être doublée par la suite. 600 personnes seront employées durant la première phase de production. Ces investissements dépasseront les 6 milliards d'anciens francs.

On ne pouvait terminer par meilleure information ces réunions et ce rapide « tour de France » magistralement organisé par M. J. Flasseur, attaché de presse de la F.F.S.A., sous la direction de M. Brianti, directeur des Services d'information.

Un Sovam pour les foires et expositions

La Société SOVAM, Constructeur Automobile de châssis longs surbaissés et carrosseries adaptées, sort un nouveau modèle.

Celui-ci est destiné aux firmes désireuses d'assurer leur présence par un bureau d'accueil et un hall d'information pouvant comporter des échantillons, un équipement audio-visuel, photos, etc. auprès de leurs clients importants, de leur réseau commercial, sur les foires expositions ou manifestations diverses.

Ces modèles, dérivés des 2.800 véhicules SOVAM déjà en circulation, sont réalisés à partir d'ensembles mécaniques empruntés à la très grande série (Peugeot Indénor 4 ou 6 cylindres suivant tonnages). La structure est étudiée et réalisée en série (25 à 30 par mois), permettant, à partir d'un même modèle, des solutions diverses par des combinaisons d'ouvertures et d'extériorisations publicitaires, où l'accueil et l'information sont particulièrement faciles.

Le nouveau Sovam, dérivé de types déjà fort connus sur les marchés, est conçu à partir d'organes de véhicules de grande série. Son esthétique, moderne, est très réussie.

Le Leyland Van EA 350

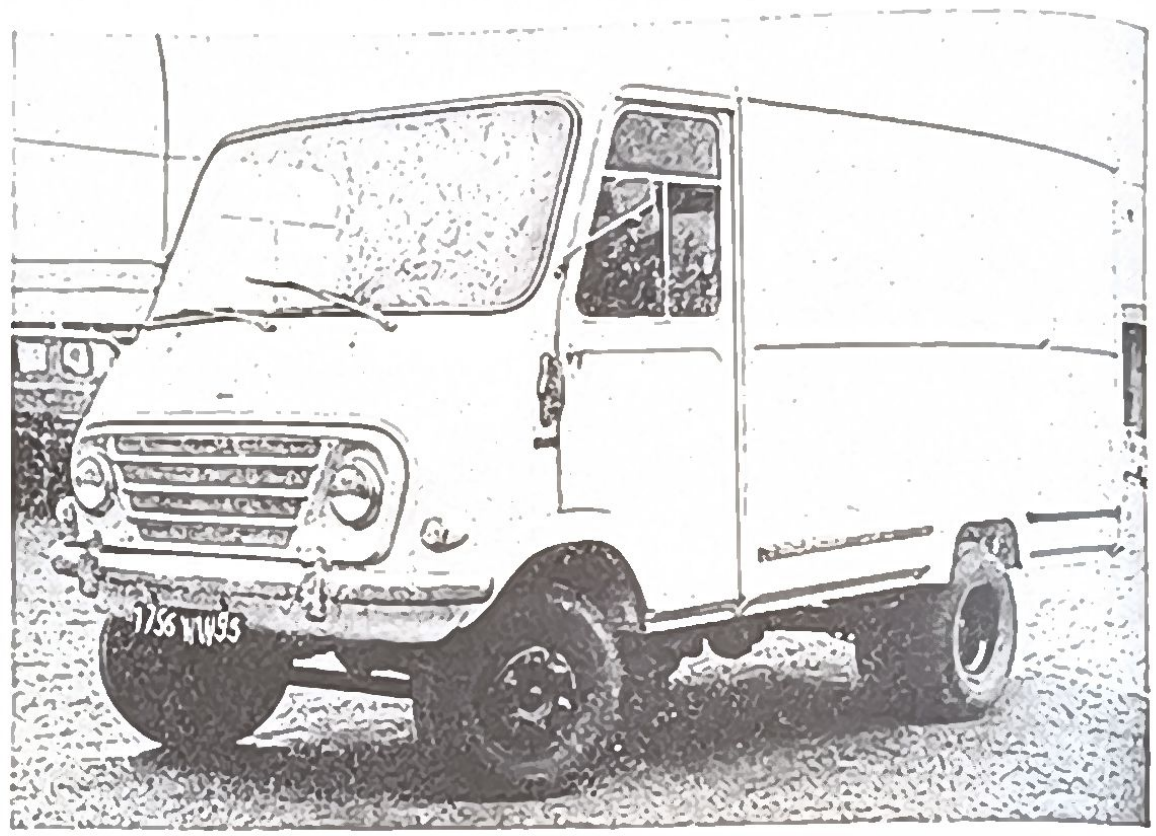
commercialisé en France

Déjà présenté au dernier Salon de l'Automobile où il a obtenu la Coupe de l'Union des Usagers de Véhicules de Transport Privé pour sa visibilité et l'accès à son habitacle, le fourgon Van EA 350 British Leyland, est désormais commercialisé sur le marché français.

Deux versions sont offertes : le type 7,76 m3 et le type 9,12 m3, toutes deux avec empattement de 2,59 m. Pour un poids total autorisé en charge de 3,5 T, la tare est de 2.005 kg ou 2.051 kg. La charge utile voisine donc les 1.500 kg.

Le moteur est un Diesel 4 cylindres BLMC de 2.520 cm3 développant 70 ch. DIN à 3.500 t/m.

Avec sa cabine avancée — avec accès par portes coulissantes escamotables à l'intérieur de la carrosserie, le Van EA 350 est particulièrement bien adapté aux conditions de la livraison urbaine aussi bien qu'à la distribution sur de plus longs parcours.



Le nouveau fourgon Leyland EA 350 : 1.500 kg de charge utile.

Les cabines de peinture "Majorette"

Pour les concessionnaires de marques ou les entreprises disposant d'une flotte même moyenne, que ce soit en cars, camions, matériel de travaux publics, etc., la peinture du matériel reste un problème important car il est nécessaire pour le résoudre dans de bonnes conditions d'acquérir une cabine de peinture.

A.C.A.S.C. Industrie propose une gamme assez complète de cabines « repliables » lesquelles sont réalisées en bâchette coton ignifugé, chaine et trame retors et livrées avec blocs épurateurs filtres et ventilation.

Le principe de fonctionnement est extrêmement simple. Lors des opérations de peinture, la cabine étant

hermétiquement close, la ventilation provoque une dépression intérieure ; l'air pour se renouveler est tenu de passer de l'extérieur vers l'intérieur au travers des parois, lesquelles sont imperméables aux poussières atmosphériques.

Ce procédé a l'avantage d'interdire au brouillard de peinture de se déposer sur les toiles ; l'utilisateur dispose donc du plus grand filtre existant puisqu'il représente la presque totalité des surfaces toit et murs.

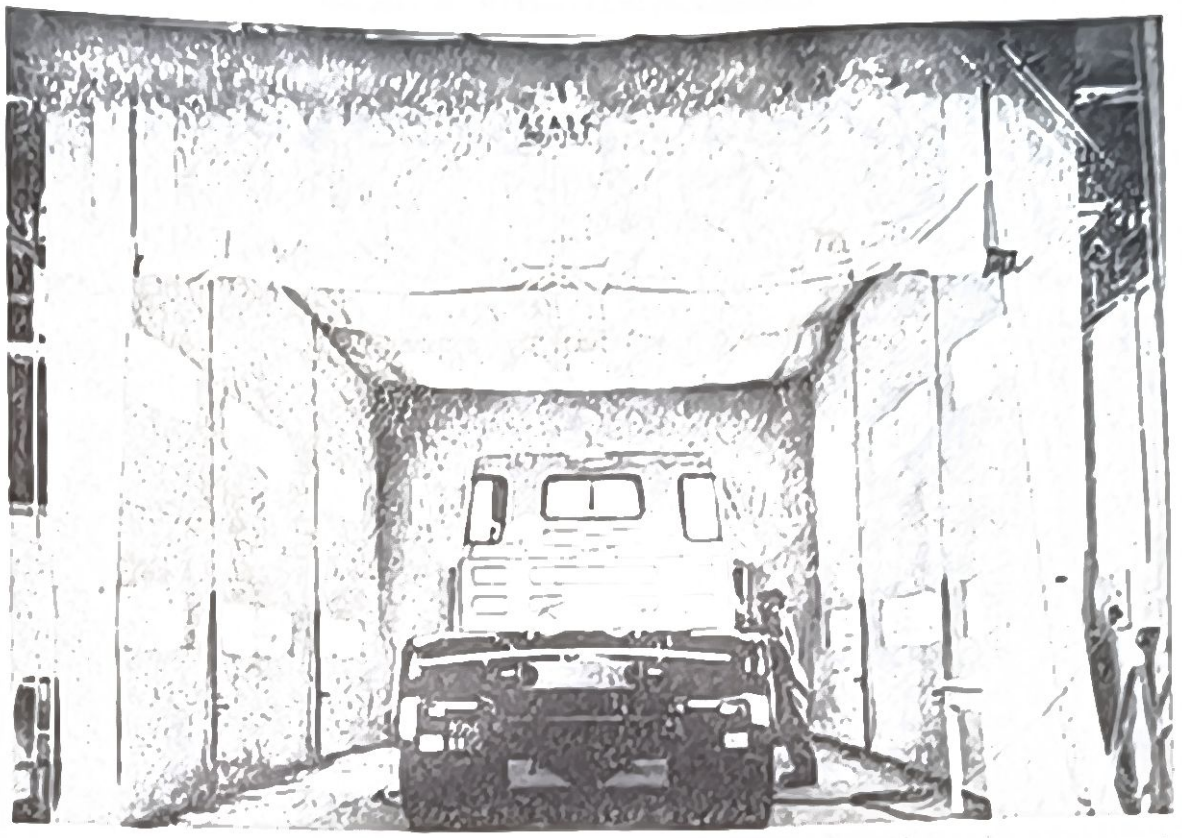
L'admission d'air également répartie interdit toute turbulence ainsi que toute concentration gazeuse donc aucun danger d'explosion.

Les vapeurs nocives et les pigments sont ensuite absorbés par les filtres secs des blocs épurateurs (11 couches de filtre) ; les extracteurs rejettent enfin l'air chargé de molécules gazeuses à l'extérieur des locaux au moyen de cheminées.

La cabine est suspendue par des câbles d'acier tendus dans le local. Elle coulisse sur ces câbles ce qui permet le repli le travail terminé.

L'éclairage est extérieur. Des hublots en P.V.C. translucides sont disposés sur toutes les surfaces afin d'obtenir une densité de lumière suffisante sans zone d'ombre. Ce procédé évite l'achat de tubes antidéflagrants toujours onéreux. Il n'est pas fourni avec l'installation.

La cabine peut être chauffée sans danger à 60° centigrade par des appareils à air chaud pulsé ou infra-rouge. L'élévation de température est extrêmement rapide et la perte de chaleur minime.



Dans les cabines « majorettes », la ventilation crée une dépression intérieure qui interdit au brouillard de peinture de se déposer sur les toiles.

La porte est équipée d'un système de remontée semi-automatique.

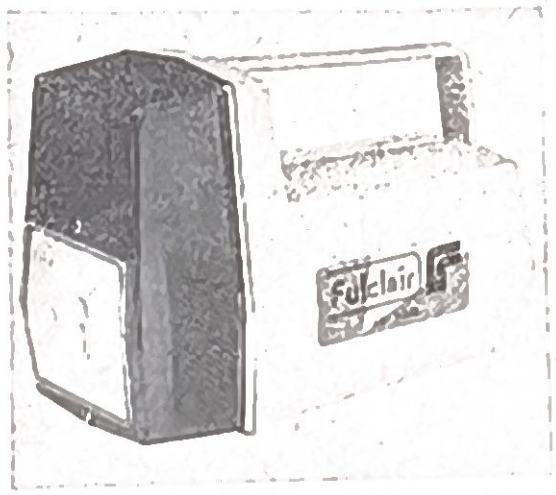
Ce matériel a subi des tests rigoureux en ce qui concerne le risque d'incendie par des services de sécurité compétents. Les résultats de ces essais ont été consignés dans des procès-verbaux.

La Pl. 5 15 m de long, 6 m de large et 5 m de haut peut recevoir les plus gros porteurs. Elle est équipée de trois blocs épurateurs assurant un débit horaire de 27.000 m3.

Cinq piles et un phare à clignotant de présignalisation

Créée en 1892, la société Fulmen, qui emploie, dans ses trois usines de Clichy, Vierzon et Auxerre plus de 1.200 personnes, est l'un des grands spécialistes des batteries de démarrage. Elle assure en particulier une part importante du 1er équipement de Citroën et Renault et livre en exclusivité Massey-Ferguson et International Harvester. Elle fabrique également des batteries de démarrage pour motos, cyclomoteurs, des batteries type marine, des batteries pour clôtures électriques ainsi que des batteries industrielles allant de la lampe utilisée par la S.N.C.F. aux batteries de sous-marins en passant par les installations de centraux téléphoniques, de sécurité, de protection des ordinateurs, etc.

La société a récemment complété sa gamme en offrant à la distribution



Le Fulclair allie un phare puissant et un clignotant de présignalisation.

un nouveau produit, la pile Fulmen « Superformance », avec cinq types différents — une pile plate d'éclairage 4,5 volts, une double pile plate spéciale transistor 4,5 volts et trois piles rondes de 1,5 volts — grand, moyen et petit modèle.

Trois boîtiers ont été mis au point dont l'un a été spécialement étudié pour les automobilistes : le Fulclair.

C'est d'abord un projecteur puissant à lumière blanche, d'une portée d'environ 50 mètres.

C'est aussi, avec sa lumière clignotante orange un signalisateur de prévention en cas d'accident ou d'incident.

De présentation moderne et rationnelle, il est le complément indispensable à l'équipement de l'automobiliste soucieux de sécurité.

Une turbine de 250 ch. pour... 130 F !

Depuis qu'il est question de protection de l'environnement et que le véhicule automobile a été mis au pilori comme un agent grave de la pollution, on recherche fébrilement dans les laboratoires le moteur idéal, propre, inodore... et pas cher.

C'est par exemple maintenant l'industriel américain William Lear qui a mis au point une turbine à vapeur, pesant 10 kg seulement et développant 250 ch. Ce nouvel engin qui aurait fait l'objet d'expériences poussées, serait actuellement au stade des essais pratiques.

Comme son nom l'indique, la « turbine au learium » ne fonctionne pas à la vapeur d'eau, mais à celle d'un liquide baptisé « learium » par son inventeur et dont la composition est encore tenue secrète.

Le régime moyen de la turbine atteint 45.000 t/m et le régime maximum admissible 60.000 t/m environ. Un réducteur ramène le régime d'exploitation moyen à 4.000 t/m, qui permet donc de faire appel à une boîte de vitesses automatique normale.

La turbine au learium serait, en outre, silencieuse, dotée d'une longévité exceptionnelle et économique : dans une production de grande série, le prix de revient de la légère petite turbine, paraît-il, ne dépasserait guère 130 francs environ.

Déjà 1972 !...

Trois mois avant le Salon de l'Automobile de Paris 1971, différentes marques ont déjà levé le voile sur leurs modèles 1972.

Quatre coupés chez Renault

La Régie Renault présentera quatre coupés (2 portes) : la Renault 15 TL, la Renault 15 TS, la Renault 17 TL et la Renault 17 TS.

La 15 TL, une 7 CV, est dotée du moteur de la R 12 mais avec carburateur double corps Weber. Elle atteint 150 km/h et son prix voisinera 15.500 F.

La 15 TS et la 17 TL recevront le moteur de la 16 TS mais avec arbre à cames spécial et taux de compression augmenté. Vitesse 170 kilomètres à l'heure.

La 17 TS, enfin, sera équipée du moteur de la R 12 Gordini, mais à injection électronique. Vitesse 180 km/heure. Boîte de vitesses à 5 rapports AV. Le prix de ce coupé sportif voisinera 21.000 F.

DS plus puissantes

Chez Citroën, 2 CV, Dyane, Mehari, GS et SM ne subissent pas de modifications. Par contre de nombreuses améliorations techniques sont apportées aux DS. La D Spécial développe désormais 98 ch SAE ; Les D Super DS 20, breaks et dérivés 20, 105 ch SAE (99 ch DIN) et leur vitesse maxi passe à 169 km par heure contre 165 auparavant.

Les volants sont garnis de mousse et gainés (comme sur la DS et la GS) sur toutes les DS à direction assistée.

Une ligne très réussie, et qui plaira : les nouveaux coupés Renault 15 et 17.

La Simca 1100 Spécial évolue

Deux innovations importantes marquent l'évolution de la SIMCA 1100 « Spécial » pour 1972.

D'une part, un nouveau moteur de 1294 cm3, toujours de 7 CV, succède au 1204 cm3. La puissance et les performances seront les mêmes, mais la souplesse et les reprises à bas régime seront meilleures.

D'autre part, la silhouette de la partie arrière a été modifiée par l'adoption d'une nouvelle porte dont la glace arrière a été agrandie, et qui donne à la voiture une allure plus profilée dans le style « fast-back ».

L'adoption d'un nouveau volant de direction de sécurité à trois branches, vient compléter un aménagement intérieur comportant de nouveaux tissus dans des teintes inédites.

Vers les moteurs «propres»

Partant en guerre contre la pollution, le Bundestag a adopté à l'unanimité une loi réduisant à 0,4 gramme par litre le 1er janvier 1972, la teneur d'oxyde de plomb dans l'essence, au lieu de 0,44 actuellement.

Dans une seconde étape — 1er janvier 1976 — le taux admis ne sera plus que de 0,15 gramme. A cette date, l'industrie allemande devra produire des moteurs ne nécessitant plus cet additif.

MOL

CAMIONS - TRACTEURS
TOUS ENGINS SPÉCIAUX
REMORQUES PORTE-CHARS Ttes REMORQUES
et SEMI-MIXERS, etc.

DISTRIBUTEURS : **MOLIMPEX**

10, avenue du Parc-de-Sceaux, 92-ANTONY
Tél. : 702-49-98.

DEVIS GRATUITS SUR DEMANDE

Carrosserie KOLLÉ

10, Boulevard du Général-Giraud
94 - SAINT-MAUR — 883-07-51
883-40-07

FOURGONS DÉMÉNAGEMENTS — PLATEAUX BACHÉS

PLATEAUX BRASSEURS et CHARBONNIERS
Uniquement Carrosserie industrielle

Personne ne peut deviner que vous allez ouvrir votre portière...

pensez aux autres.

Jugement de Salomon à Bruxelles pour l'essieu bâtard de... 11,5 T. !...

L'harmonisation des poids et dimensions dans les pays du Marché Commun est l'une des revendications les plus ardemment défendues à la fois par les transporteurs routiers et par les constructeurs de véhicules industriels. On sait quelle diversité règne dans ce domaine entre les réglementations en vigueur chez les Six. Depuis plus de treize ans les experts internationaux sont divisés sur le problème, essentiel, de la portance de l'essieu : 13 tonnes — selon les normes adoptées dans trois pays : France, Belgique et Luxembourg, — ou 10 tonnes, comme en Italie, en Allemagne ou aux Pays-Bas ?...

La Commission des Communautés Européennes a prononcé récemment dans cette querelle, une sorte de jugement de Salomon, qu'on ne peut manquer de trouver un peu simpliste : coupant « la poire en deux » sans apparemment se soucier de technique, elle propose... la moyenne arithmétique de 11,5 T.

Ce faisant, elle se situe très en retrait par rapport aux positions prises dans le passé par le Parlement Européen, le Comité Economique et Social, voire... la Commission de la Communauté Economique Européenne qui avait opté pour l'essieu de 13 tonnes, il y a quelque sept ans... Cette directive finale qui proposait la généralisation de l'essieu de 13 tonnes à partir du 1er janvier 1974 n'avait pas été adoptée par le Conseil des Ministre des Six en raison de l'opposition de l'Allemagne et des Pays-Bas.

Cette fois la Commission est très satisfaite d'elle-même et du compromis auquel elle a abouti. « Cette valeur de 11,5 tonnes — lit-on dans la note d'information qu'elle a publiée à ce sujet — permet en même temps une construction rationnelle et harmonieuse des véhicules isolés, ainsi que des ensembles de véhicules couplés ».

Ce n'est pas la première fois que sous prétexte de bâtir l'Europe, on en arrive à des compromis dont les raisons politiques excusent mal les incohérences techniques. A ménager la chèvre et le chou, on se condamne à l'absurde.

Contre l'essieu bâtard de 11,5 tonnes, les arguments ne manquent pas. Cette « solution » ne satisferait personne, car elle bouleverserait les données techniques des tenants du 10 T comme des défenseurs de l'essieu de 13 tonnes.

Déjà, à Paris, l'Association pour le Développement de la Productivité du Véhicule Industriel (A.D.P.V.I.) a donné une conférence de presse au cours de laquelle M. Henri Puaux, Directeur de cet organisme a souligné que les options de la Communauté en la matière — ce n'est un secret pour personne — sont déterminées par l'aspect politique du problème.

Les constructeurs de véhicules de transport pour grandes routes ont démontré qu'ils peuvent construire des véhicules de poids total en charge plus élevé que les limitations des voies réglementaires dans n'importe quel pays.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées savent parfaitement qu'il est possible de construire des voies à grande circulation capables de supporter des charges importantes mais à des coûts plus élevés.

Après avoir montré les limites des enseignements fournis par les essais Aasho (sur l'usure des infrastructures) et condamné le « faux postulat » que d'aucuns en ont tiré pour assoir la taxe à l'essieu, M. Puaux a noté que le pourcentage d'augmentation des coûts routiers en fonction de la portance, dans le cas des chaussées à construire n'entrent pas en ligne de compte lorsque ces routes doivent être mises hors gel puisque les épaisseurs de couches nécessitées pour la mise hors gel sont supérieures à celles nécessitées par la portance. Et en tout état de cause, le poids des véhicules n'a d'influence que sur le coût de la chaussée qui ne représente, en fin de compte, que 5 à 15 % du coût total de la route.

Enfin l'utilisation rationnelle des infrastructures tend vers l'utilisation de véhicules susceptibles de transporter des charges unitaires plus fortes.

Sur le plan de la circulation, la diminution de la portance de l'essieu déterminerait un accroissement des véhicules et ensembles en circulation à un moment où les routes sont proches de la saturation.

L'infrastructure serait détériorée davantage par un courant de véhicules de moindre capacité mais plus nombreux : des essais faits en Allemagne dans des conditions d'utilisation normale des routes ont prouvé que, plus que la charge de l'essieu le plus chargé, c'était le courant de véhicules qui était déterminant par suite de l'accroissement du poids mort pour un même tonnage global transporté.

La France pouvant se targuer de posséder depuis 1953, date à laquelle elle a autorisé l'essieu de 13 tonnes et son homologue l'essieu double de 21 tonnes, des véhicules les plus rationnels et les plus productifs. Va-t-elle sacrifier sur l'autel de la Communauté une technique qui donne des avantages non seulement dans le transport routier de marchandises mais dans le domaine des véhicules industriels employés dans les Travaux Publics, l'Armée et les Véhicules Spéciaux ? Va-t-elle sacrifier sa place à l'exportation ?

Les véhicules de transport routier à essieu de 13 tonnes et les véhicules spéciaux (en usage dans l'Armée) sont construits à partir d'ensembles communs permettant des fabrications de grande série diminuant les prix de revient. Ils sont fort appréciés hors des pays du marché commun qui n'admettent pas cette norme.

Va-t-on revenir à des « solutions à l'italienne » ? En Italie ou non seulement la charge est limitée à 10 tonnes par essieu simple et 14,5 tonnes par essieu tandem, et où, de plus, la pression au sol ne doit pas dépasser 8 kg par cm2, nous voyons, pour un convoi de 32 tonnes de P.T.R. des véhicules à 16 roues, alors que le même convoi circule en France avec 10 pneus, économisant 6 pneus. La prolifération des mille-pattes ne paraît pas être un remède miracle à l'usure des routes.

Quelle sera à la proposition de la Commission des Communautés Européennes, la réaction des pays du Club des 13 tonnes ?

Rien ne permet d'en préjuger. La discussion peut s'enliser pendant de longues années dans le marais des compromis verbeux, on peut cependant encore espérer que finalement le bon sens l'emportera. Mais on aurait tort de croire qu'il triomphera sans peine...

Un nouveau siège Sablé

Sablé a créé un siège économique non-suspendu spécialement pour le montage sur des engins élévateurs et de manutention ou des sièges passagers.

La suspension de l'assise est assurée par des bandes entrecroisées en Latex, choisies pour donner à l'ensemble un très grand confort avec absorption progressive de la charge. La sellerie de l'assise est réalisée en vinyl étanche avec une forme creuse pour la retenue latérale. Le dossier haut, également amorti sur bandes en Latex, possède une forme galbée très étudiée et les bords extérieurs enveloppants garantissent une très bonne tenue latérale.

Sa fixation sur caisson ou support est assurée par quatre boulons. Une glissière intermédiaire peut être fournie en option pour le déplacement longitudinal de l'ensemble du siège. La hauteur de l'ensemble peut être adaptée suivant les exigences des montages. Des ancrages de fixation de la ceinture de sécurité sont prévus

Un caillebotis pour containers et fourgons à température dirigée

Le transport des denrées périssables implique une réfrigération efficace donc une circulation homogène de l'air froid autour des produits transportés.

Cette condition n'étant pas remplie lorsque les denrées sont posées à même le plancher, il devenait nécessaire, pour les matériels nouveaux, de canaliser les flux d'air au niveau du plancher.

CEGEDUR GP a donc étudié ce problème en créant un caillebotis en alliage léger intégré à la structure du plancher, qui assure à la fois la circulation longitudinale de l'air réfrigéré ainsi que sa répartition verticale sur toute la surface.

L'air ainsi distribué communique ses frigories aux denrées transportées pour être ensuite recyclées à travers les bacs à glace.

Ce caillebotis — type C 500 et C 550 — peut indifféremment équiper des containers ou des véhicules industriels. Il a obtenu les homologations AFNOR, ISO et Veritas qui sont les garants de sa conformité aux normes en vigueur.

Cette nouvelle technique qui satisfait aux conditions de la Lloyd's, présente de nombreux avantages dont les plus appréciés sont sa robustesse permettant la circulation des chariots de manutention, sa facilité de montage et de nettoyage ainsi que son étanchéité parfaite.

La légéreté procurée par l'alliage d'aluminium dont il est fait, ainsi que son intégration à la structure du plancher font que la tare (souci du transporteur), ne sera augmentée que dans des proportions négligeables.

DROIT ET JURISPRUDENCE

Depuis douze ans, certains persistent à croire qu'il y a tolérance (10 %) en matière de surcharge

Il y a des erreurs qui ont la vie dure et nous visons ici les 10 % de tolérance en matière de surcharge à laquelle croient encore de nombreux transporteurs sans que l'on sache au juste pourquoi ?

Le jugement ci-après reproduit fait un sort à cette légende, et nous rappellerons rapidement à cette occasion que les deux seuls cas où il est question de 10 % sont relatifs d'une part à la fixation du taux de l'amende et à la nature de la répression : tribunal de police si la surcharge ne dépasse pas 10 % du tonnage autorisé (autorisé en charge utile), tribunal correctionnel si la surcharge dépasse ce taux.

L'autre cas concerne le Code de la route qui prévoit que le véhicule peut être immobilisé pour déchargement partiel si le chargement est de plus de 10 %, sans préjudice bien entendu de l'amende encourue.

On notera en outre dans l'affaire dont il s'agit que le chargeur — qui avait reconnu être fautif dans l'une des opérations — aurait pu être aussi poursuivi et condamné, le cas étant prévu par un décret de 1963. Les circonstances particulières de ces transports de marchandises difficiles à peser ont cependant valu en appel un adoucissement des peines prononcées par les premiers juges.

ARRET DE LA COUR D'APPEL DE PARIS (13e ch.)
23 *janvier* 1971

La Cour,

Statuant sur l'appel régulièrement interjeté par le prévenu F... P..., et le Ministère public à l'encontre du jugement précité (trib. gr. inst. Auxerre, 17 juin 1970) :

Considérant que, par voie de conclusions, la S.N.C.F., partie civile, sollicite la confirmation du jugement entrepris :

Considérant qu'il est constant que le 25 septembre 1969, sur la R.N. 10, au lieu-dit « La butte rouge », commune de Montalembert, les gendarmes de la brigade de Sauzé-Vaussais et l'agent des Pont et chaussées de Niort ont procédé au pesage du camion de marque Unic, immatriculé sous le n° 961 HE 89, appartenant au prévenu et conduit par le chauffeur B... ; que ce véhicule, attelé d'une remorque de marque Titan, effectuait un transport public de dalles de pierre en provenance des carrières de Ravières et à destination de Bayonne ; qu'il a été constaté que ces véhicules, qui étaient pourvus de deux licences classe B, zone longue, présentaient les caractéristiques suivantes : poids à vide, 11.520 kg ; charge utile, 21.800 kg ; poids total, 38.890 kg ;

Considérant que le prévenu justifie, par des duplicata de bons de chargement, qu'il ne devait, en principe, transporter que 23 tonnes et qu'il n'a retiré aucun bénéfice de l'opération, le transport de la marchandise en excédent ne lui ayant pas compté ; que le chef d'exploitation des carrières de Ravières déclare, de son côté, que l'erreur commise lui incombe entièrement, en ajoutant que la pierre venait d'être extraite des armures de sciage et était gorgée d'eau :

Considérant qu'il est non moins constant que le 22 septembre 1969, à Sens, les gendarmes de la brigade de Thorigny-sur-Oreuse ont contrôlé le camion Berliet n° 47 FY 89, appartenant également au prévenu ; que ce véhicule transportait aux carrières de Ravières un chargement de sable en provenance de Nemours ; que ledit véhicule, muni d'une licence de la classe B, présentait les caractéristiques suivantes : poids à vide, 8.000kg; charge utile, 11.000 kg ; poids total réel, 20.400 kg ; que le prévenu a exposé, pour sa défense, qu'il n'existait pas de bascule au lieu du chargement, situé en plein bois, et qu'il était très difficile d'évaluer le poids du chargement à une tonne près :

Considérant que le prévenu fait valoir que ces deux affaires lui ont déjà valu d'être condamné pour infraction à l'article R 54 du Code de la route par les tribunaux d'instance de Melle et de Fontainebleau ; que cette circonstance n'exclut pas les poursuites du chef d'infraction à la réglementation en matière de coordination ; qu'en effet, ces infractions ne se cumulent pas et donnent lieu à des condamnations distinctes ; que les agissements du prévenu constituent, outre d'infraction au Code de la route, déjà sanctionnée, un dépassement du tonnage maximum des marchandises transportées autorisé pour un véhicule, et dont l'exercice d'une activité sans les inscriptions ou autorisations nécessaires, qui tombe sous le coup de l'article 25 de la loi du 11 avril 1952, modifiée par le décret du 25 mai 1963 ;

Considérant que contrairement à une légende circulant parmi les nombreux transporteurs publics et que le prévenu paraît partager, il n'existe, aussi bien du point de vue du Code de la route, que de celui de la coordination des transports, aucune tolérance en ce qui concerne le dépassement du tonnage autorisé pour un véhicule (rép. min., Déb. parl., Ass. Nat. 7 octobre 1970, p. 4138 ; Cass. crim. 4 mai 1962 ; Bull. n° 180, p. 373) ; qu'en matière de coordination, l'importance de la surcharge, c'est-à-dire le fait qu'elle est de plus ou moins de 10 %, n'influe que sur le taux de l'amende et donc sur la compétence du tribunal de répression ; que la surcharge doit être appréciée d'après le poids maximum autorisé figurant sur la carte grise du véhicule (Cass. crim., 14 décembre 1966 ; Bull. n° 293, p. 683) et non d'après le poids maximum prévu ou non pour la catégorie de licence sous couvert de laquelle roule le véhicule ; que pour apprécier si la surcharge est inférieure à 10 %, égale ou supérieure à ce pourcentage, il faut considérer la charge utile du véhicule et non le poids total en charge ; qu'en l'espèce présente, dans le premier cas, la charge utile de l'ensemble routier était de 21.800 kg, alors que la charge réelle était de 27.370 kg, soit une surcharge de 5.490 kg ; que dans le second cas, la charge utile était de 11.000 kg, alors que la charge réelle était de 12.400 kg;

Considérant que, dans les deux cas, le tonnage autorisé a été dépassé de 10 %, ce qui constitue le délit prévu par l'article 25-A*a*) de la loi du 14 avril 1952 ;

Considérant, quant à la responsabilité pénale des infractions, que celle-ci incombe, en principe, au chef d'entreprise, à qui sont personnellement imposées les conditions et le mode d'exploitation de son industrie (Cass. crim. 13 mai 1969 ; Bull. n° 176, page 409 ; J.C.P. 1970, 16.296 ; Dall. 1969, 619) sauf si, s'agissant d'une entreprise hiérarchisée, de qui n'est pas le cas en l'espèce, son animateur rapporte la preuve qu'il a donné délégation de pouvoirs à un subordonné qualifié, en attirant spécialement l'attention de ce dernier sur la responsabilité pénale qu'il est susceptible d'encourir en cas d'infraction à la coordination des transports, et notamment de transport avec surcharge :

Considérant que les premiers juges ont donc, à bon droit, retenu F... P... dans les liens de la prévention ; qu'eu égard aux circonstances de la cause, au fait que le prévenu est bien réputé et qu'il dirige une entreprise de moyenne importance, il échet de faire à l'intéressé une application plus modérée de la loi ;

Considérant que c'est également à bon droit que les premiers juges ont reçu la S.N.C.F. en sa constitution de partie civile ; qu'en effet, un transport effectué en violation de réglementation de la coordination des transports constitue une atteinte aux droits conférés par ladite réglementation aux transporteurs exploitant des services réguliers sur une ligne déterminée, au nombre desquels figure la S.N.C.F. (Cass. crim. 1er mars 1962 ; Bull. n° 69, p. 143 ; 20 janvier 1970, Bull. n° 33, p. 71), encore que la S.N.C.F. ne bénéficie d'aucun monopole, et qui auraient pu légalement prétendre effectuer le transport ;

Considérant que la S.N.C.F. fait valoir que pour le transport de Ravières à Bayonne de 5.500 kg de pierres elle aurait encaissé un montant de 901,50 francs ; que le préjdice subi par la S.N.C.F. n'est pas nécessairement égal au montant des sommes qu'elle aurait perçues si elle-même avait été chargée du transport (Cass. crim. 9 novembre 1961 ; Bull. n° 460, p. 88 ; 20 janvier 1970 précité) ; que la Cour dispose des éléments nécessaires pour fixer à la somme de 250 F le préjudice subi par cette partie civile ;

Par ces motifs :

Confirme la décision querellée en ce qu'elle a maintenu F... P... dans les liens de la prévention ;

L'infirme en ce qui concerne le quantum de la peine, et statuant à nouveau :

Condamne le prévenu F... P... à une amende de 400 F ;

Confirme le jugement entrepris en ce qu'il a reçu la S.N.C.F. en sa constitution de partie civile ;

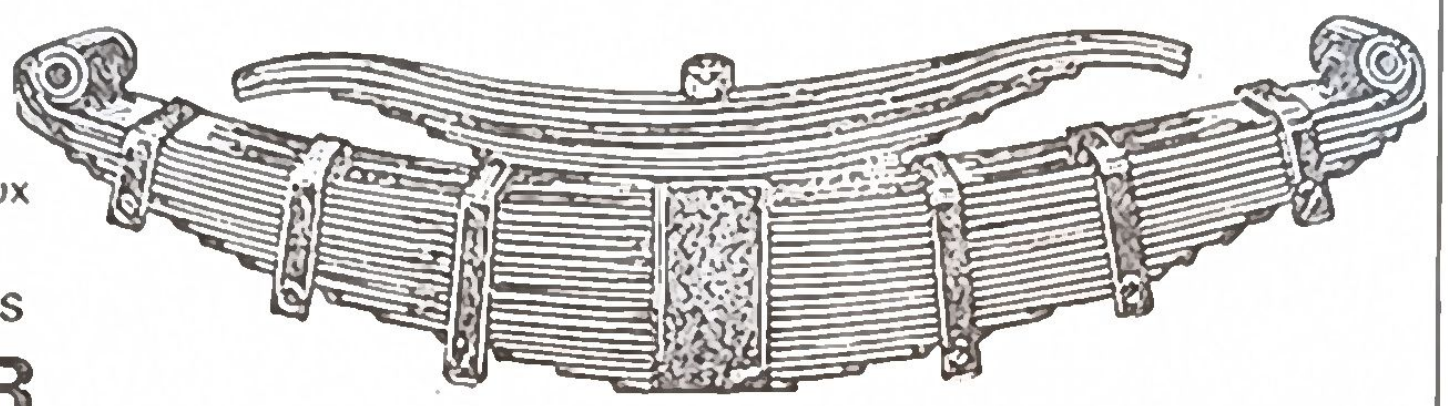
L'émendant pour le surplus ;

Condamne le prévenu F... P... à payer à la S.N.C.F., à titre de dommages-intérêts, la somme de 250 F, avec intérêts de droit à compter du présent arrêt ;

Condamne le prévenu F... P... aux entiers dépens.

FABRIQUE
REPARATION
DE RESSORTS
A LAMES
POUR CAMIONS

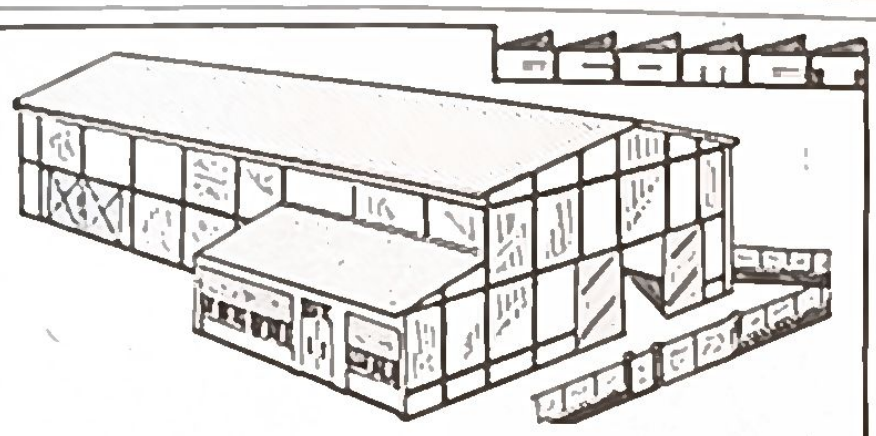
REDRESSAGE D'ESSIEUX



ETABLISSEMENTS

LATOUR

22-25, rue de la Grande-Ceinture - 95-ARGENTEUIL - Tél. 961.09.82



ENTREPOTS COMPLETS TOUTES DIMENSIONS
CHARPENTES METALLIQUES
SERRURERIE — ZINGUERIE — CLOTURE

1, RUE PUITS-GAILLOT LYON-1 TEL. (78) 28.07.69

générale de traction

location de véhicules industriels

bordeaux/bassens

b.p. n° 5 — bassens — tél. : 20-03-26

et la suite

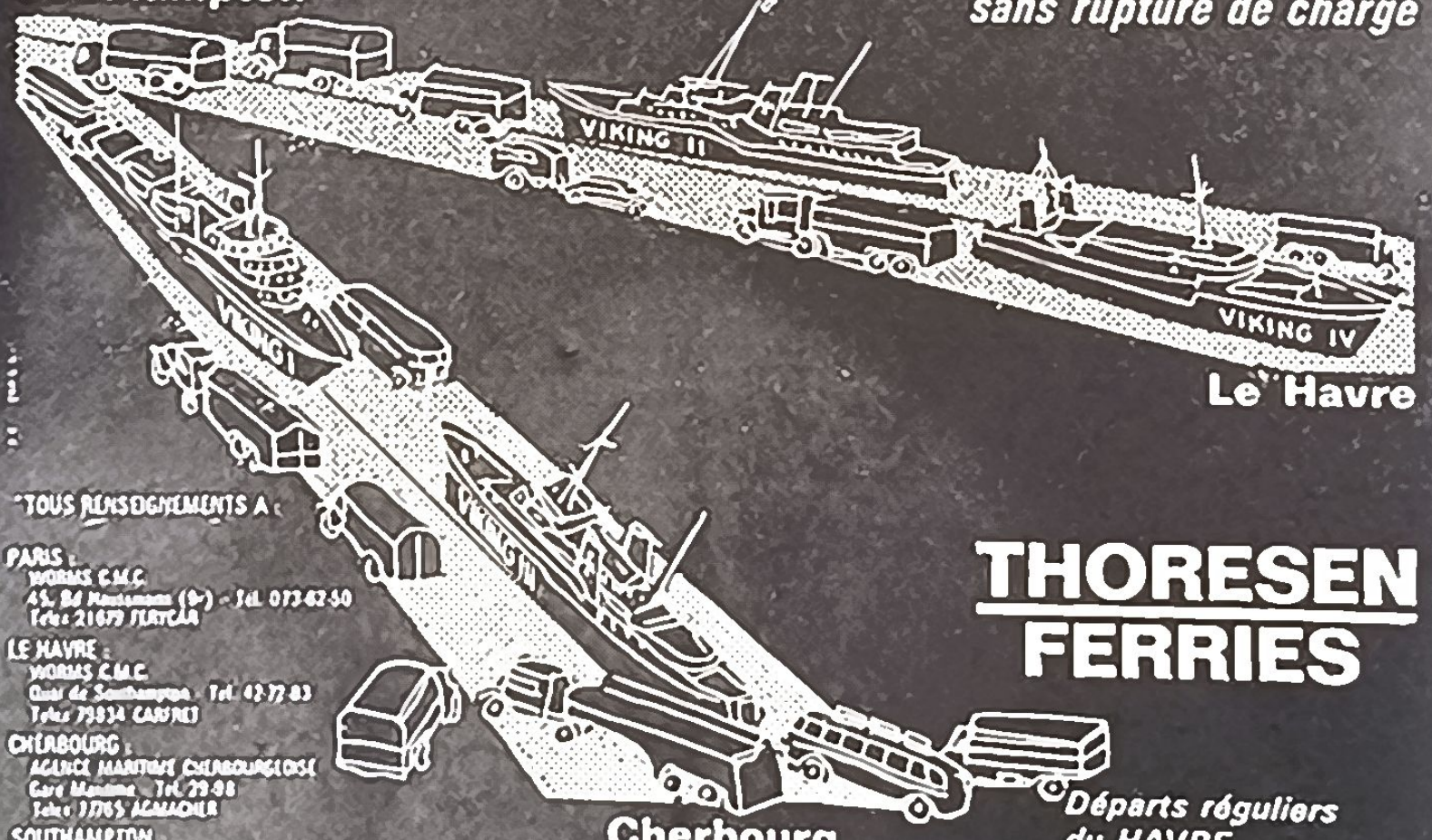
paris/villeneuve-la-garenne - 92

11/17, avenue marc-sangnier — tél. : 752-04-06

L' AUTOROUTE SUR LA MANCHE

Southampton

sans rupture de charge



Le Havre

Cherbourg

TOUS RENSEIGNEMENTS A :

PARIS :
WORMS C.M.C.
45, Bd Haussmann (9e) - Tél. 073-82-50
Telex 21679 FERTCAR

LE HAVRE :
WORMS C.M.C.
Quai de Southampton - Tél. 42-77-83
Telex 79834 CARMEI

CHERBOURG :
AGENCE MARITIME CHERBOURGEOISE
Gare Maritime - Tél. 23-88
Telex 17765 ACMACHER

SOUTHAMPTON :
THORESEN CAR FERRIES LTD
Canute Road - Tél. 28-371
Telex 47819 CAR SUSY

THORESEN FERRIES

Départs réguliers du HAVRE et de CHERBOURG vers SOUTHAMPTON

Paris aura son Centre International des Congrès en 1974

Un Centre International, qui comprendra notamment un Palais des Congrès de 4.000 places et un hôtel de 1.000 chambres, accueillera ses premiers visiteurs début 1974, à Paris, Porte Maillot. C'est ce qu'a annoncé M. Paul Laubard, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, organisme promoteur du projet, en présence de plusieurs ministres, MM. François-Xavier Ortoli, Ministre des Affaires Culturelles, Jean Bailly, Secrétaire d'Etat au Commerce, Gabriel Kaspereit, Secrétaire d'Etat à la Moyenne et Petite Industrie et à l'Artisanat...

M. Paul Laubard a souligné l'urgence qu'il y avait à construire un tel centre à Paris pour éviter que d'autres capitales européennes ne drainent toute la clientèle des Congrès. M. Ortoli a déclaré de même que la nécessité de construire un tel centre lui paraissait « évidente ».

C'est pourquoi les travaux seront menés le plus rapidement possible. Les terrassements sont finis et les fondations commencent à être construites, l'inauguration étant prévue pour la fin 1973.

Le centre est situé à mi-distance de l'Arc de Triomphe de l'Etoile et du nouveau quartier des Affaires de la Défense, à l'intersection de cet axe et du boulevard périphérique qui est en voie d'achèvement dans ce secteur. C'est pourquoi Air-France a prévu d'y installer un nouvel aérogare qui pourra desservir par ce boulevard périphérique aussi bien Orly que le nouvel aéroport de Roissy.

Pour éviter de couper la perspective Arc de Triomphe - Défense, les architectes ont implanté leur projet légèrement au nord de la place Maillot. La salle de Congrès sera intégrée dans un bâtiment à demi enterré, en forme de navire — La nef de Paris de l'an 2000 ? — à côté duquel l'Hôtel « Concorde-Lafayette » (1.000 chambres, 3 et 4 étoiles) occupera une tour qui pourrait figurer la passerelle.

Autour de ce noyau, le projet prévoit un parking souterrain de 1.500 puis 3.000 places, des restaurants pouvant servir 3.000 personnes par repas, une zone commerciale de 15.000 mètres carrés ainsi que 5.500 mètres carrés de bureaux.

La grande salle de Congrès elle-même est entourée de 17 salles plus petites (de 60 à 750 places), de 5.000 mètres de surface d'exposition et d'une centaine de bureaux. Il est prévu que cette grande salle serve également d'auditorium et de salle de spectacles. C'est pourquoi le Ministre des Affaires Culturelles a consenti une subvention de 15 millions de francs destinés à payer tous les éléments de transformation (sonorisation, loges, fosse d'orchestre, etc.).

Le Palais des Congrès lui-même coûtera 140 milions de francs à la Chambre de Commerce, financés avec l'aide de la Caisse des Dépôts et Consignations. « Tous les Centres de Congrès du monde sont déficitaires », a fait remarquer à ce propos M. Arrighi de Casanova, Directeur de la Chambre. C'est pourquoi cet organisme a concédé contre rémunérations les activités annexes bénéficiaires (Hôtels, etc.), à des sociétés privées, notamment la Société du Louvre (Chaîne Concorde) pour l'Hôtel, les restaurants et un « Mini-Grand Magasin ».

Malgré cela, la Chambre doit prévoir un déficit de un million de francs par an pendant les six premières années d'exploitation. Le terrain a été fourni par la Ville de Paris qui récupérera une partie des bénéfices éventuels et la propriété des bâtiments à l'issue d'une période de 60 ans.

Tourisme dans la Capitale

Une conférence s'est tenue, le 22 juin 1971, au Palais du Louvre pour la présentation du 2e festival « Paris en Films », qui se déroule du 6 Juillet au 8 août 1971, dans les mêmes lieux que le festival 1969 : 109, rue de Rivoli, Paris-1er, à raison de 2 séances par jour : 17 h et 20 h 30.

Ont participé à cette conférence d'informations : M. Raymond Labelle, représentant M. Jacques Duhamel, Ministre des affaires culturelles ; M. Didier Delfour, directeur de l'Office du tourisme de Paris ; M. Gaston Cogne, secrétaire général de l'office représentant M. Marcel Diebolt, Préfet de Paris, et M. Alain Trappenard, directeur de l'Action culturelle de la Préfecture de Paris ; M. Yves Malecot, président du conseil d'administration de la Caisse nationale des monuments historiques et des sites, et M. Jean Salusse, directeur de la Caisse nationale, M. M. Malherbe, représentant M. Jean-Pierre Dannaud, Commissaire général au tourisme ; M. Plessis, représentant le Ministère des affaires étrangères, ainsi que de nombreuses personnalités du monde du cinéma, des arts, de la culture et du tourisme.

« Paris en films » : animation pour la saison estivale de Paris, constitue à la fois une manifestation culturelle et un spectacle divertissant, destiné particulièrement aux touristes étrangers et français, afin de leur montrer la Capitale sous ses côtés inconnus, méconnus et même disparus, et aussi de démontrer comment Paris a pu servir de modèle aux réalisateurs les plus prestigieux dans tous les genres de Cinéma.

C'est une manifestation que les transporteurs ayant une activité d'agent de voyages pourront durant la saison ajouter à leur programme pour Paris.

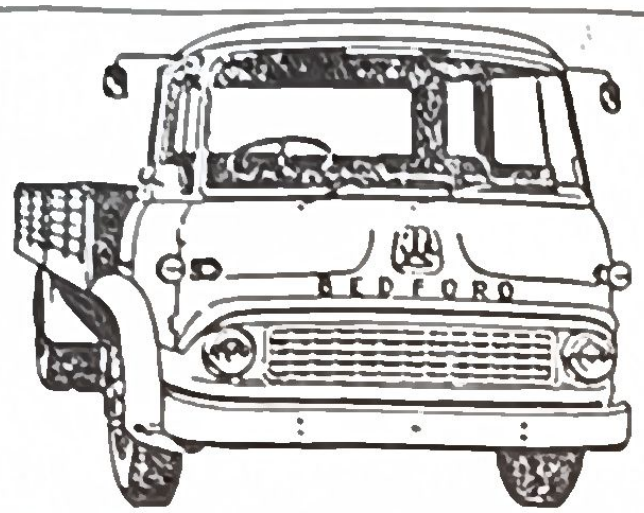
Les assurances : 27,5 milliards.

Le chiffre d'affaires de l'Assurance a atteint 27,5 milliards de francs en 1970 contre 24,4 milliards en 1969.

Les primes encaissées en assurance automobile (10,45 milliards) représentent toujours une part importante du chiffre d'affaires total. Toutefois la progression de cette branche ralentit.

Un léger déficit est enregistré par les assureurs « automobile » en raison essentiellement de l'augmentation rapide du coût moyen des accidents (9 % par an environ). Les efforts déployés en matière de sécurité routière ont certes abouti en 1970 à un léger répit dans l'accroissement de l'hécatombe routière. Malheureusement cette tendance ne paraît pas se confirmer en 1971 : le nombre des accidents corporels augmente à nouveau surtout sur les autoroutes.

Transporteurs ! CONSULTEZ LES SPECIALISTES...



Consultez-nous... nous vendons nos reprises camions toutes marques

BEDFORD-OPEL

Camions et Tracteurs de 900 kgs (C.U.) à 24 T (P.T.R.)

EURO POIDS LOURDS

A.-J. TEYSSIER
CONCESSIONNAIRE GENERAL MOTORS
36, rue du Dôme — (92) BOULOGNE-SUR-SEINE
Tél. : 605-13-57 - 605-33-53 - 603-30-03

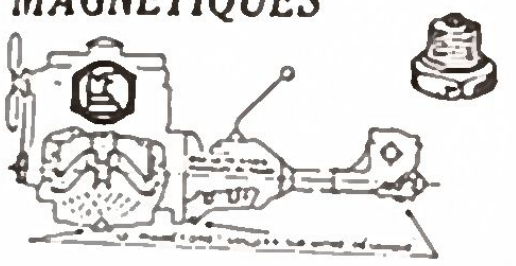
STOCK IMPORTANT PIÈCES DÉTACHÉES
LIVRAISON A LETTRE LUE DANS TOUTE LA FRANCE

• bâches

BACHES
Vente et Location
Neuf et Occasion - Devis gratuit
Coton - Lin - Nylon
Housses AUTO Intérieures - Extérieures
Ets NAKACHE 128 Av. d'Italie Paris - GOB. 68.13

• Bouchons magnétiques

BOUCHONS MAGNÉTIQUES



Montez M.F.B. sur vos carters d'huile, plus de limailles abrasives ne rongeront votre mécanique. Monté en série par les grands Constructeurs d'Autos, Camions, Tracteurs agricoles, Moteurs fixes, Réducteurs.

M. F. B., 70 rue Jules-Vallès - Grenoble
C. M. D., 17, bd de la Somme, Paris-17e 754-21-20

• dépannage

DÉPANNAGES REMORQUAGES
TOURISME — POIDS LOURDS
R. GARROUSTE
56, BOULEVARD DE LA GARE, PARIS-13
Tél. 535-90-19 — 331-66-14

• Diesel

ÉTS BOURGUIGNON
Spécialistes du DIESEL
DÉTECTION "ÉLECTRO-MAGNÉTIQUE" & ÉQUILIBRAGE ÉLECTRONIQUE
des VILEBREQUINS
CHEMISAGE - RÉALESAGE - RECTIFICATION
13, rue Degrimgand, LEVALLOIS-PERRET (Seine)
PER. 18-46 et 48-77

NORD-PARIS-DIESEL
CONCESSIONNAIRE
BOSCH - P.M. - S.I.G.M.A
STATION FREINAGE DAHL-MARELLI
68, rue de Saint-Denis - 93 - La Courneuve
TÉL. : 352-72-70 (3 lignes groupées)

• du freinage

STATIONS DE FREINAGE
Spécialistes agréés
LOCKHEED BENDIX
WESTINGHOUSE
Agents FRUEHAUF

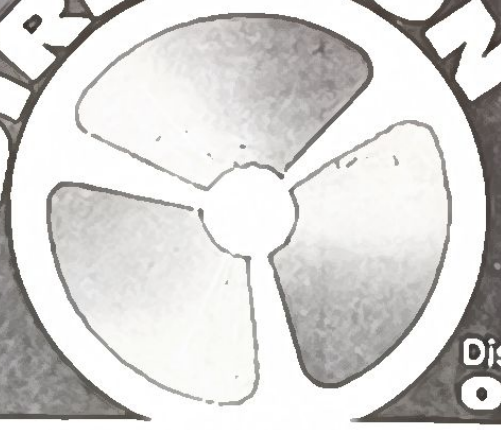
Ets MULLER	TECHNIFREIN
15, rue Palouzié	201, rte d'Enghien
93 - St-Ouen	95 - Argenteuil
Tél. : 254-04-19	Tél. : 961-24-36 961-36-98

• Grossistes-Auto

PIÈCES DÉTACHÉES AUTO
FOURNITURES GÉNÉRALES
OUTILLAGE POUR GARAGE
DUSART & LANDINI
63, bd Richard-Lenoir, Paris. Vol. 82-30
SUCCURSALES :
1, r. Ct-l'Herminier, Aubervilliers. Fla.39-49
17, r. de Lagny, Vincennes. Dau. 60-40
106, bd. Mar-Dormoy, Livry-Gargan. 327-33-11

• Directions assistées

Seule... LA DIRECTION ASSISTÉE ALEX



s'adapte facilement sur tous véhicules en un temps record.

Distribué par
O.M.S. 196, Av. J-Jaurès, 95-ARGENTEUIL, Tél. 961-09.16

Veuillez nous adresser la documentation sur la DIRECTION ASSISTÉE pour véhicules :
NOM
Adresse
Téléphone

PUBLIFIX 6219

Les vacances scolaires en 1971-1972

Un arrêté ministériel du 23 juin 1971, paru au J. O. du 27 juin, a fixé les dates des vacances scolaires pour l'année 1971-72 :

La rentrée du personnel enseignant des écoles pré-élémentaires et élémentaires ainsi que celui des établissements d'enseignement secondaire est fixée au lundi 13 septembre 1971 au matin.

Les élèves des écoles pré-élémentaires et élémentaires entreront le mardi 14 septembre au matin et ceux des établissements d'enseignement secondaire le mercedi 15 septembre au matin.

Le congé de la Toussaint libérera les écoliers du vendredi 29 octobre au soir au mercredi 3 novembre au matin.

Le congé de Noël s'étendra du mardi 21 décembre au soir au lundi 3 janvier au matin.

Les congés de février sont fixés à des dates différentes selon les zones : dans la zone A, du vendredi 4 février au soir au jeudi 10 février, au matin ; dans la zone B, du vendredi 11 février au soir au jeudi 17 février au matin ; dans la zone C, du vendredi 18 février au soir au jeudi 24 février au matin.

Congé de Pâques : du samedi 25 mars au soir au lundi 10 avril au matin.

Grandes vacances : du vendredi 30 juin après la classe au mercredi 13 septembre pour le personnel enseignant du second degré, au jeudi 14 septembre pour celui des classes pré-élémentaires et au vendredi 15 septembre au matin pour tous les élèves.

La zone A comprend les académies d'Aix-en-Provence, Amiens, Bordeaux, Caen, Clermont-Ferrand, Lille, Lyon, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Rennes, Rouen et Toulouse.

La zone B est constituée par l'académie de Paris.

La zone C comprend les académies de Besançon, Dijon, Grenoble, Limoges, Montpellier, Poitiers, Reims et Strasbourg.

Dans chaque établissement du second degré, quatre demi-journées consécutives ou non pourront être accordées en supplément dans le cadre de l'année scolaire. Leur date en sera fixée par le chef d'établissement sur avis du Conseil d'administration.

Dans les écoles pré-élémentaires et élémentaires quatre demi-journées consécutives on non pourront être également accordées en supplément dans le cadre de l'année scolaire. Leur date en sera fixée par l'inspecteur départemental de l'Education Nationale.

Les 20 ratios des transporteurs

Le mot ratio en latin signifie compte et en français est le rapport qui existe entre deux éléments tirés de la comptabilité ou des statistiques d'une entreprise.

Cette précision donnée, on comprend aussitôt l'intérêt d'un ouvrage qui vient d'être édité par la Celse et prendra place dans la bibliothèque des transporteurs routiers au rayon gestion. L'auteur en est M. Pierre Janin, dont on connaît la grande activité qu'il déploie au sein du Cercle d'Etudes de gestion et de productivité et du Centre de Productivité des Transports.

La connaissance des ratios est un élément essentiel pour le contrôle de la gestion financière d'une affaire et ils sont utilisés (où ils devraient l'être) par tout chef d'entreprise soucieux de suivre au plus près la marche de celle-ci.

Les ratios classiques sont généralement adaptés aux problèmes des industriels et des commerçants, et non pas à ceux des transporteurs, prestataires de services n'ayant pas de stock.

Pour répondre à cette particularité, M. Pierre Janin, mettant à profit à la fois son expérience professionnelle et ses contacts avec de nombreux chefs d'entreprises de transport français ou d'Outre-Atlantique, propose son choix de 20 ratios.

Dans cet ouvrage, l'auteur rappelle les principaux éléments de la structure financière de l'entreprise. Il analyse particulièrement le cas de la sous-traitance dans la structure du chiffre d'affaires et propose une présentation originale des trois types de financement de l'entreprise par le fonds de roulement, le cycle d'exploitation et le bas du bilan.

Les définitions des 20 ratios présentées dans une deuxième partie prennent toute leur valeur dans la mesure où l'auteur est allé jusqu'à la fois donner des règles d'interprétation de ces ratios à partir de données moyennes professionnelles et à travers trois annexes, présenter leur calcul et leur évolution dans une entreprise témoin.

Pour répondre au vœu de l'auteur et à celui de M. Claude Collet, Directeur au Ministère des transports qui a préfacé l'ouvrage, « Les 20 ratios des transporteurs » doivent être le prélude à l'établissement de comparaisons interentreprises et de normes professionnelles.

A ce titre l'ouvrage intéresse non seulement tous les chefs d'entreprises mais également les banquiers, les économistes et tous les conseillers d'entreprises appelés à établir le diagnostic d'entreprises de transport ou de prestations de service.

En vente aux Editions Celse, 68, r. Cardinet, Paris-17e au prix de 28 F T.T.C.

Contre l'alcool au volant

La plupart des Pays d'Europe ont adopté, ou sont sur le point d'adopter, un taux légal d'alcoolémie de 0,8 g à 1,2 g.

Afin de donner à cette mesure l'impact qu'elle mérite, la Conférence Européenne des Ministres des Transports et La Prévention Routière Internationale ont choisi la période 15 septembre-15 janvier pour lancer une campagne internationale sur le thème de l'alcool au volant.

A cette occasion, dans tous ces pays un sigle, véritable panneau routier anti-alcool, sera apposé. Le sigle sera choisi à l'issue d'un concours doté par La Prévention Routière Internationale de prix importants : le premier est de 20.000 F français, le second de 10.000 et le troisième de 5.000.

Dans chaque pays, les projets doivent parvenir aux organismes nationaux de prévention routière avant le 1er septembre 1971. Un jury international se réunira à Paris les 1er et 2 octobre, et les prix seront remis à Bruxelles à l'occasion d'une réunion des Ministres des Transports le 15 décembre 1971.

L'affiche, objet du premier prix, sera mise en place à la fin de cette année.

CONCESSIONNAIRES EXCLUSIFS

berliet

RÉPARATION — VENTE — ACHAT — ÉCHANGE

Éts Georges JOUNEAU

63-65, Route de Paris - 93 - BOBIGNY - 815-09-09 +

STATION-SERVICE DIESEL - GROUPES INDUSTRIELS
GROUPES ELECTROGÈNES - STOCK PIÈCES DÉTACHÉES
AGENTS BERNARD MOTEURS

• Joints

SAINT-PRIEST (69) - Tél. (78) 20-08-94 - B.P. 155 LYON R.P.

Dépôts PARIS (20e) : 7-11, rue de la Py. Tél. (1) 797-01-49
(17e) : 36, rue Des-Renaudes. Tél. (1) 924-82-70
MARSEILLE (7e) : 153, rue Sainte. Tél. (91) 33-80-06 et 07

• Pièces détachées

GERARD BEKE

11, Rte de Fontainebleau, VITRY-s-SEINE
Téléphone : RAMeau 01-10 et 01-11
vous fournira TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
ou ENSEMBLES POUR VÉHICULES
— en provenance des SURPLUS —
Toutes Transmissions
500 TREUILS TOUS MODÈLES TOUJOURS
EN STOCK SUR PARC

BERLIET

PIÈCES DÉTACHÉES — ORGANES
ACHAT, VENTE, ÉCHANGE
VÉHICULES
CLICHY POIDS LOURDS

61 rue Klock, CLICHY - PEReire 46-80

KRUPP

Toutes pièces détachées origine
Expédition immédiate
Garage KELLER,
à 67-PFAFFENHOFFEN
Tél. (88) 93-71-01

DISTRIBUTEUR PIÈCES

PERKINS

&

HISPANO

■

Roulements TIMKEN

Tous les surplus - Treuils

■

Ets de KILMAINE SA
37-TOURS - 05.41.14 +
Expédition immédiate

MECANAUTO - FRANCE

PIÈCES ADAPTABLES
AUX VÉHICULES DE MARQUE

BERLIET

GLR - GLC - GLM

EXPÉDITION A LETTRE LUE
147 BIS, RUE LOUIS-ROUQUIER
92 - LEVALLOIS
TÉL. : 737-04-31 et 90-88
TELEX 62 756

Pièces détachées adaptables et de récupération pour camions tous types

SAURER
UNIC
LUPETTO **OM** LEONCINO

LEBOUVIER, 81, boulevard Ornano
93 - Saint-Denis -- Tél. : 752-22-35

NORD-PARIS-DIESEL

CONCESSIONNAIRE DISTRIBUTEUR OFFICIEL

PERKINS

ADAPTATION
STOCK COMPLET PIÈCES DÉTACHÉES
81, rue de St-Denis - 93 - La Courneuve 352-72-70 (3 lig. gr.)

MÉCANAUTO - FRANCE

PIÈCES DÉTACHÉES
ADAPTABLES
CAMIONS

FIAT - O.M.

EXPÉDITION A LETTRE LUE
147 BIS, RUE LOUIS-ROUQUIER
92 - LEVALLOIS
TÉL. : 737-04-31 et 90-88
TELEX 62 756

MACK

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
D'ORIGINE ET ADAPTABLES
STOCK CONSIDÉRABLE
REMISE IMPORTANTE - *nous consulter*
Expédition à lettre lue

P.R.A.V.I 5, rue P.-Vaillant-Couturier 92-LEVALLOIS - PER. 33-68

chez **TLS**

92, avenue de Stalingrad
(94) CHEVILLY-LARUE
Tél. 235.07.46 et 235.24.19
POUR VÉHICULES AMÉRICAINS
White-Ward La France-FWD-GMC-Dodge
International S42 II-Mack-R40
Grue Lorrain-Autocar 8144 et 7144
Diamond essence et diesel, etc...
Vous trouverez toutes les pièces détachées
Tambours, moyeux, arbres, nez de ponts, couples, sellettes, ressorts
et tous nécessaires de réparation

• de la rectification

RECONSTRUCTION
PARTIELLE ET COMPLÈTE
DE TOUS MOTEURS { DIESEL / ESSENCE

SPÉCIALISTES
BERLIET - CUMMINS - M.A.N.
MERCEDES - UNIC

TOUTES RÉPARATIONS ET FOURNITURES de MATÉRIEL INJECTION

Éts JADOT & LESAGE

MAISON FONDÉE EN 1925
108, AVENUE SIMON-BOLIVAR - PARIS-19e
BOT. 66-20 et 05-77

NOS PETITES ANNONCES

VÉHICULES ET MATÉRIELS (Ventes)

SAVIEM

SM 240 TT, 35 T. 1969.
JM 240 TT, 35 T. 1967.
JM 200 TT, 35 T. 1965.
JL 20/200 TT, 35 T. 1964.
JL 20 CT, 35 T. 1963.
SM 8 T. 19 T. 1968.
S 8 TT 19 T. 1967.

SM 240 XL, 11 T C.U. savoy., 68.
JM 240 XL, 19 T C.U., 1967.
JM 200 XL, 11 T C.U., sav., 1965.
JM 170 XL, 11 T C.U., savoy., 67.
JL 20/200 XL, 11 T C.U., pl. r. 64.
JL 20 XL, 11 T C.U., savoy., 62.
SM 7 XL, 7 T C.U. sav. 1968.
S 7 XL, moteur neuf, savoy. 65.
S 5 L, moteur neuf, pl. rid. 1966.

Moteurs - Ponts - Boîtes
Caisses Primeurs et Savoyardes
HENSCHEL 200
MAN JM 200
Cabine 830-840
Cabine SM 240, neuve

HUTIN - PARIS
POIDS LOURDS
9, bd de Levallois prolongé
92 - LEVALLOIS-PERRET
Tél. : 270-60-60 - 270-62-42
et 270-68-40

SAVIEM RENAULT

CATERPILLAR D 7.
DODGE 4 x 4, avec tarière hydraul. pour électriciens et P.T.T.
ALM tarière HIGWAY.
DODGE 4 x 4 et 6 x 6 diesel, treuil et flèche de levage pr électric.
Chargeur SCOOPMOBILE 1.500 l.
GMC diesel, benne.
DIAMOND WRECKER, ét. neuf. 12.000 F.
JEEP rénovée et état parc.
Mot. Dies. FORD 4 et 6 cyl.
Mot. FORD marinisés.
Toutes pièces détachées
FORD
JEEP, DODGE, G.M.C.
A.C.F.L.
RN 97, 83-LA GARDE. T. 98-01-91

Maison de transport vend tracteur SOMUA JL 19 et pièces détachées (moteur, boîte, pont). Ecrire : Ets Bonafini Frères, 4, rue du Général-Moulin, 14 - Caen.

STE DES ETS BERNARD
T. 21-30-09 BOURG Telex 34.207.

BERLIET

GRK 10, 1967, Savoy, bâché. Impec.
BERLIET 6 x 4, 65 et 66. Impec.
GLR 8 M3, Telma, pont 2 vit., benne AR.
TR 12, 67, relais, moteur E.S., gar.
STRADAIR 30 Ex. Lg. rid., bâché 40 m3, fin 68.

DIVERS

SAVIEM JM 240, 1967, benne AR., rid. rab. 6 m, Telma.
SAVIEM S 7, 1965, benne AR., rid. rab. T.B.E.
UNIC P 200, 1967, plat. bâché, Telma. T.B.E.

A VENDRE
SM 240 T. 1969.
SM 240 T. 1968.
TLR 250. 1970.
GR 10, Savoyarde Alu.
SR benne R/R Trailor.
2 GLM 12, 6 x 4, malaxeur.
6 M3 Starrel, mot. auxiliaire, 67.
S.T.V.O., R.N. 10
(37) - CHAMBRAY-LES-TOURS
Tél. 53-72-58 - 56-90-66

A vendre châssis cabine couchette Daf 165 CV, nov. 67, long. carros. 7 m 20. Ecr. au Journal n° 9.337.

A vendre tracteur Man (année 1964), 26 T, type 635, avec sellette et tuyauteries, freins neufs. Parfait état mécanique. Pour tous renseignements, s'adresser au Garage Lecomte (61), Berd'huis. Tél. 9.

OUVERT EN AOUT
POUR MIEUX VOUS SERVIR
Toute la Pièce Détachée

Mack TRUCKS

ORIGINE
OCCASION **ADAPTABLE**
Pour
CAMIONS & TRACTEURS
B 61 S & SX - B 333 P - B 43 SX - R 607 - 609 - 611 - 615 S & SX
B 61 T & ST - EFT 35 - F 715 T
F 785 T & ST

ÉCHANGES STANDARD
NEUFS & RÉPARATIONS

Expéditions le jour même
Conditions de paiement sur ouverture de compte
Nous sommes prêts à répondre à toutes vos demandes en vous assurant d'un service exceptionnel

LE MARCHÉ FRANÇAIS DU MATÉRIEL

R.A.
B.P. n° 3 - 91 - THIAIS
726-28-60 - 677-33-31
Télex : 26.934

Société des Garages
JEAN ROUL

La Maison du Camion
Tél. : 59-03-13 RENNES 35

UNIC P8R, 1968, 6 T 220, benne neuve.
UNIC 124 CA, 1965, fourg. primeurs et 1966.
UNIC P 276 A, 1969, Savoyarde.
UNIC T 200, 1968, tracteur.
UNIC 221 T, 66, tracteur 35 T.
UNIC T 270, tracteur 35 T. 1967, 1969.
SAVIEM S 9 TT, 1968, tracteur 25 T.
SAVIEM JL 29 TT, 1967, tracteur, 30 T.
SAVIEM JM 200 XL, 1965, fourgon.
WILLEME K 302 N, 1965, tribenne.
BERLIET TCK 8, 1968, tracteur 25 T.
BEDFORD ERT 8, 1969, tracteur 19 T.

Renseignements : Sté des Garages Jean ROUL Route de Lorient, RENNES.

A VENDRE
GRAND CHOIX PETITS TONNAGES URBAINS
BERLIET GAK 50, 1969, plateau.
BERLIET Stradair 20, 1966, châssis cabine.
BERLIET T.B.K.6, 1964, tracteur.
CITROEN NY.350, 1969, plateau.
CITROEN PYD, 1967, Savoyarde.
CITROEN 23/50, benne entrep.
CITROEN 47 DI CA, 1964, tribenne.
SAVIEM S. 5, 1966, plat. bateau.
SAVIEM S. 7, 1966, châssis cab.
SAVIEM S. 7, 1967, fourg. tôlé.
SAVIEM SG.4.DL, 1967, fgon alu.
SAVIEM SG.4.DL, 1965, plateau.
SAVIEM SM.8.D, 1968, tracteur.
MAN 415 LIT., 1963, tract. rail-route.

C.O.B.E.N.E.
Centre Occasion Concessionnaires Berliet Nord-Est. R.N. 4, B.P. 14.
Tél. 74-12-50 - Télex : 83627.
51 -VITRY-LE-FRANÇOIS

PIÈCES DÉTACHÉES

détail ou organes complets d'occasion

GARANTIES

pour tous types

SAVIEM
SOMUA
RENAULT

MOTEURS :

MAN,
HENSCHEL, D 615 HS,
FULGUR 150 cv, PERKINS P 4 et P 6, ALPHA etc.

BOITES VITESSES :

340,
Z F, boites S 5, S 6, 7/8
boites 271,
boites pour PERKINS, etc.

ainsi que tous organes

Sté Anonyme
des Anciens Établissements

F. LANOURISSE

Spécialiste
RENAULT-SAVIEM

8, bd Aurelle-de-Paladines
Paris (17°) (pte des Ternes)

Tél. : 380-54-80
754-23-42

berliet

autocars autobus

met à votre disposition des spécialistes

autocars autobus

Pour la vente des véhicules neufs et d'occasion

- **COURBEVOIE (92)**
  (Véhicules neufs et occasion)
  - Centre autocars autobus
  160, boulevard de Verdun
  Tél. : 333-31-30

- **VENISSIEUX (69)**
  (Neuf et Occasion)
  - Centre autocars autobus
  Route d'Heyrieux
  Tél. : 74-51-11
  (postes 272 - 279 - 281)

- **PORTET-SUR-GARONNE (31)**
  (Neuf et Occasion)
  - Centre autocars autobus
  Route de Cugnaux
  Tél. : 08-03-90

SETRA
Kässbohrer—France

Le Centre des
Belles Occasions

69, avenue Aristide-Briand 93 Pavillons-Sous-Bois, Tél.: 738-14-46 et 61-97

Nombreux véhicules de tourisme et ramassage scolaire

Les plus grandes facilités de paiement - crédit - reprise - nous consulter

Siège Social, Nouveau N° de téléphone :
738-72-68

VÉHICULES ET MATÉRIELS (Ventes)

BONNES OCCASIONS EN REMORQUES ROUTIERES à deux essieux freinés de 8 à 16 tonnes PTC.
REMORQUES ET SEMI-REMORQUES surbaissées portes engins mécanique.
SEMI-REMORQUES tous tonnages pour transports normaux.
TOUTES LES PIECES DETACHEES pour les remorques et semi-remorques américaines.

CHEVET FRERES
14, av. Foch - 935-10-24
93 - NEUILLY-PLAISANCE

A VENDRE
BERLIET TLM 12, 1967, cabine nle prise mvt.
BERLIET GLM, 10 M3, 1965, fourgon métallique.
BERLIET GR 12, 1965, caisse Savoyarde.
BERLIET GCK 8, 1966, plat. rid.
BERLIET GRK 10, 1966, plat. ridelles.
CITROEN PYD, 1967, Plat. Savoyard.
SAVIEM S. 7, 1965, fourgon tôlé.
UNIC MZ 86, 1966, fourgon bâché
RCA + 60 autres véhicules occasions.
Organes Occasions Toutes Marques

C.O.B.E.N.E.
Centre Occasion Concessionnaires Berliet Nord-Est, R.N. 4, B.P. 14.
Tél. : 74-12-50 - Télex : 83627.
51 - VITRY-LE-FRANÇOIS

NOUVEAU

CENTRE OCCASION POIDS LOURDS
401, Route d'Orléans
Direct. Lonjumeau

91 - MASSY

FOURGONS
GRANDE CAPACITE
ET SAVOYARDS

BERLIET - SAVIEM - BERNARD - UNIC - MAN et FORD

CHASSIS-CABINE

BERLIET GLR 8 avec Telma et GAK, 65.

BENNES
TOUS TONNAGES

BERLIET - SAVIEM - UNIC

TOUS TERRAINS

6/4 et 4/4 BERLIET - MAGIRUS - UNIC et A.L.M.
Bennes transp. et Tribennes.

PLATEAUX
TOUS TONNAGES

FORD, CITROEN, BERLIET de 1960 à 1965.

Tél. 920-99-57
M. BLANC

A vendre : Saviem Tancarville trib. C.U. 9 T 450, 1964.
Derouet, Ergal-Pontchartrain - 78

Fourgon UNIC, 1961, PTC 14 T 5, bon état, bas prix.
Plat. rid. UNIC, 1964, MZ 37 CA, bon état, bas prix.
BERLIET GLR 8 RM, 1966, Isot. couchette, Telma PTC 18 T.
PEUGEOT J7, bétaillère, ét. neuf
GARAGE BRUGUIERE, B.P. 55, 12 - MILLAU. Tél. 11.07.

Vends matériel, bon état
PRIX INTERESSANTS

Camions OM, 6 x 4, benne.
MAN, 4 x 2 et 4 x 4, tribenne.
ESTAFETTES
BERLIET GLM 4 x 2, benne.
SAVIEM JL 20, plat. rid. long.
Tracteur SAVIEM 35 T, moteur Henschel.

Tél. au 129 GIRONCOURT-SUR-VRAINE (88).

GARAGE DE L'EUROPE

nos occasions

UNIC P 270 A, an. 1967, ralentisseur, sellette.
SAVIEM SM 8 D, an. 1968, tracteur, sellette.
BERLIET GRK 10, an. 64, plat. ridelles bâché 8 m.
BERLIET TRK, an. 1963, tracteur, sellette.
UNIC MZ 124 CA, 1966, plat. ridelles bâché, ralentis. Telma.
SAVIEM JL 20-200 HENSCHEL, an. 63, fourgon Isotherm, Telma.
SAVIEM JM 170, équipé transp. porcs, an. 65, Telma.
BERLIET GBK, an. 63, équipé transp. porcs.
SAVIEM JM 200, an. 65, Telma, remorque Titan, équip. pulvérulent.

Z.I. de BELIGNY 69. VILLEFRANCHE. Tél. 25.01

AVANT FERMETURE ANNUELLE

STE REALISE GAGES
CONDITIONS SPECIALES
DE CREDIT - LOCATIONS

BERLIET TLR 12, de 68, tract. 35 T. dispositif benne. Très bon état. Kilom. 120.000. Prix 37.000 F.
BERLIET GBH 6 x 4, de 69, ben. multico 11 M3. T.B.E. 87.000.
BERLIET GLM 12 6 x 4, de 68, benne multico 11 M3. Tr. b. ét. Prix 60.000 F.
BERLIET GLR 8, 64, ben. rid. rab. 6 M3. B. ét. Px 11.000 F.
BERLIET GAK, de 63, plat. rid. bâché. B. ét. Px 4.750 F.
BERLIET GLM 10, de 64, benne enroch. 19 T. B. ét. 9.500.
MAN 21215 6 x 4, de 69, benne fer 11 M3. Kilom. 70.000. T. b. ét. Prix 87.000 F.
MAN 10210 4 x 4, de 65, triben. 19 T. B. ét. Px 12.750 F.
HENSCHEL F 191, de 65, tract. 35 T. cab. basc. T.B.E. 37.500.
HENSCHEL H 191 6 x 4, de 69, benne multicot 11 M3. Tr. b. ét. Prix 72.000 F.
SAVIEM SM 200, de 69, tract. 35 T. Telma pont Man. Tr. b. ét. Prix 42.000 F.
MACK type B 61 SX, de 70, benne multico 11 M3. Kilom. 12.000. Prix à discuter.
MACK B 61 SX, de 67, benne multico 26 T. B. ét. 55.000.
UNIC type S PR, de 68, benne rid. rab. accid. Px 8.500 F.
MERCEDES 608, de 69, Isoth. thermoking accid. Px 13.500 F.
MERCEDES 608, de 69, fg lg dmgt. T. b. ét. 20.000 F.
MERCEDES 2620 6 x 4, de 68, benne multico fer 11 M3. Tr. b. état. Prix 63.000 F.
MERCEDES 327, de 63, malaxeur 3 m 31/2, accidenté. 8.500.
TRAILOR type SM 29, de 69, semi-benne fer double essieux. Tr. b. ét. 29/32 T. Prix 27.000 F.
TITAN T 29 de 69, semi-benne fer double essieux 29/32 T. Tr. bon état. Prix 27.000 F.

LER, 5, RUE SAINT-DENIS
93 - AUBERVILLIERS
833-40-82 - 700-91-13

UNIQUEMENT POUR

BERLIET

Pièces et organes complets d'occasion révisés

Moteurs
Boîtes à vitesses
Ponts
Châssis
Cabines
Pièces de carrosserie
Blocs moteurs
Radiateurs
Essieux
Pignonnerie
et toute la pièce détachée

RHONE DIESEL

77 à 81, rue Aristide-Briand
(69) St-PRIEST - tél : (78) 20-15-69 (4 lig. group.)

SPÉCIALISTE

UNIC

VOUS PROPOSE...

P 200, 68, benne entrepreneur 4,80 m.
P 9, 67, benne entr. P.T.R. 9.500.
P 11, 67, benne entr., révisé.
124 6 × 2, 66, fourgon L. 8,70 m.
P 6, 67, fourg. meubles, 33 m3.
124 CA, 66, plat-rid. rabat., 3 parties, bâché.
P 6 AL, 67, fourg., bâché, pte latérale.
P 8 AL, 67, châssis-cabine.
P 10 A, 68, fourg. savoyard.
T 200 A, 68, tract., 35 t, cab. avancée.
T 270 A, 69, cab. basculable, moteur neuf.
T 200, 67, tract. semi-avancé.
MZ 34, 64, fourg., pte coulissante.
OM 34 R, 68, plat., hte rid., bâché.
OM 46, 67, benne entrepreneur.
FIAT 650 E, plat. hte rid., bâché.
FIAT 682 T 3, 66, tract. 35 t.
FIAT 619, 68, tract. 35 t.
BERLIET GLM 10 6 × 4, benne entr.
BERLIET GLR, 8 M3, benne rid. rab., 4,80 m.
BERLIET TLC, 8 M3, 67, 25 t., état impeccable.
BERLIET TLC, 8 M2, 63, 25 t. Très propre.
CITROEN K 180, benne, état neuf, nelle cab.
CITROEN 2335, 66, benne très propre.
TRAILOR S 16, 70, semi-benne, état neuf.
FREJAT, 62, semi, P.T.R. 19,5 t. Fgon gd volume.
POCLAIN TY 45, 2.600 h, état neuf.
POCLAIN LY 80, sur pneus, 1.600 h, état neuf.
CATERPILLAR, 955 h, 72 A, moteur neuf.

NOMBREUX AUTRES MATÉRIELS DISPONIBLES

ACHATS TOUS MODÈLES MÊME ACCIDENTÉS

SLÉZAK

8, rue Esnault-Pelterie
Anct Jules-Brégère
92 - BOULOGNE
Métro : Pont-de-Sèvres

605-70-72

CAMION MARCHÉ 75

100 VÉHICULES INDUSTRIELS

BERLIET GLC 6 M3, 1966, plat. march. fer 8,80 m. cabine centrale.
BEDFORD EJM 3, 1968, fourg. Isoth. 4,67 x 2,17 x 1,90.
CITROEN HY Diesel, 1967, fourgon origine 1.400 kg.
FIAT 682 N 3, 1964, tribenne. C.U. 10 T 120.
MACK BM 403 P, 1968, plat. rid. bâché, 7,50 m × 2,40 × 2,38, Telma, P.T.R. 16 T 9.
OM 34 R, 1968, châssis cabine, P.T.R. 5 T 990.
RENAULT de 1960 à 1965, moteur Perkins ou Alfa, fourgons acier.
SAVIEM SG 4 MB 59, 1969, plat. rid. rab. 4,50 × 2,05 × 0,80, bâché.
SAVIEM S 7 XL, 1966, châss. cab. 6,15 × 0,84, cab. av.
SAVIEM JL 25/6, 1964, benne rid. rab. 4,45 m. C.U. 8 T 3.
SAVIEM JL 29 N, 1965, benne rid. rab. 5,20 x 2,35 x 0,60. C.U. 10 T.
SAVIEM JM 170 XL, 1964, fourg. bâché 7,65. C.U. 10 T 650.
SAVIEM JL 20 XL, 1964, plat. rid. 7,60 m. P.T.R. 19 T.
SAVIEM JL 29, 1964, fourg. 7,60. C.U. 9 T 830. Telma.
SAVIEM JL 20 V, 1961, fourgon 8,10 × 2,25 × 2,10. C.U. 14 T 750.
UNIC P 6 A, 1969, fourgon cab. av. basc. 4,25 m.
UNIC P 8 AL, 1967, châss. cab. 5,25 m, P.T.R. 10 T 990.
UNIC MZ 34 CAN, 1963, fourgon acier 4,80 m × 2,25 × 2, C.U. 5 T 250.
UNIC MZ 34 CA, 1966, cab. av., fourg. isolé 6,15 × 2,25 × 2,10.
UNIC MZ 34 CAN, 1964, plat. brasseur 4,80 m × 2,30, C.U. 5 T.
UNIC MZ 38 CAN L, 1966, châss. cab. 5,20 m, P.T.R. 12 T 5.
UNIC P 12 AL, 1966, plat. rid. rab. 8 m × 2,35 × 2,35, P.T.R. 17 T 5.
UNIC MZ 221, 1965, fourg. 6,70, Telma. C.U. 10 T.
UNIC MZ 222 CAL, 1966, fourgon 7,20 m, C.U. 11 T.
UNIC P 200 AL, 1969, plat. rid. rab. 7,55 × 2,35 × 1 m.
WILLEME K 302 XL, 1968, châss. cab. 8 m. P.T.R. 16 T 5.
WILLEME LD 201 BHSL, 1964, plat. rid. bâch. 8,25 m × 2,35 × 2,35, Telma, P.T.R. 19 T 450.
FIAT 619 T, 1967, tract. 35 T, cab. couch. sellette.
SAVIEM S 8 TT, 1967, tracteur 19 T avec sellette.
SAVIEM S 8 TMCT, 1967, tract. 19 T rail route, moteur revu.
SAVIEM JM 200 TT, 1965, tract. 35 T. cab. avec couch., sellette.
SAVIEM JL 20 200, 1963, tract. 35 T. cab av. sellette et flex. couchette.
SAVIEM JM 240 T, 1965, tract. 35 T, cab. avec couch., sellette.
SAVIEM JM 240 T, 1966, tract. 35 T, cab. avec couch., sellette.
UNIC T 8 AMC-CA, 1969, tract. 19 T avec sellette, cab. bascul.
UNIC T 8 RA, 1969, tract. 19 T, rail route.
UNIC T 10 AS 16-CA, 1969, tracteur 24 T 990.
UNIC MZ 36 et 58, 1964 à 1966, tract. sellette ou scammel 19 et 17 T.
UNIC T 200 AGB ., 1968, tract. C.A. couch. 35 T, cab. bascul.
UNIC MZ 222 TCA, 1965, tract. cab. av. couch. sellette à flexib.

HALL D'EXPOSITION
35, rue Pleyel
93 - SAINT-DENIS (Métro Pleyel)
Ouvert le samedi
Echange - Crédit possible
Tél. : 752-42-95 - 752-68-07

HANOMAG HENSCHEL S.A.

Service occasion

ZONE INDUSTRIELLE

9, av. Galilée

92 - LE PLESSIS-ROBINSON

Tél. : 736-19-50 - 644-37-98

BEDFORD Cam. EJ Q 3 El. 10 T 930, fourgon bâché, 1969.

BERLIET Cam. GR 12, savoy., 19 T, 1965, 1966.
BERLIET Cam. GRK 10, savoy., 19 T 500, plat. rid., 1964.
BERLIET camion GLM 12, 6 x 4, benne arrière, 1967.
BERLIET cam. L 64 8 M3, 12 T 5, benne, 1969.
BERLIET Cam. GAK 5 F, plat. rid., 1963.
BERLIET Cam. GPRK 10, plat., 1966.
BERLIET Cam. GRK 10, fourg., 1967.
BERLIET Cam. GLR, 8 M3, fourg., 1964.
BERLIET TBK 6 B, tract. 19 T
BERLIET tracteur TRK 10, 35 T, 1962.
BERLIET tract. TR 12 35 T, 1967, accidenté.
BERLIET tract. TLM 10 M2, 28 tonnes, 1963.

BUSSING Tract. LS 11 F 35 T, 64.
DAF cam. A.E. 2.300, 18 T 400, plat., 1964.
DAF cam. A.E. 2.600, 19 T, plat., 1965.
HANOMAG F 55 camion châssis cabine, 1970.
HENSCHEL cam. HS 19 HAK, châss.-cab., 1967.
HENSCHEL Cam. F 140 L, 4 x 2, 17 T 200, châssis cabine, 1969.
HENSCHEL Cam. HS 26 HK, 26 T benne arrière, 1965-66.
HENSCHEL cam. 26 HAK, 6 × 6, 26 T, trib., 1964 et 1965.
HENSCHEL cam. HS 3125, benne arrière 24 T, 1963.
HENSCHEL cam. HS 19 T L.B., châssis cabine, 1967.
HENSCHEL commer. cam., 7 T 450, plateau, 1964.
HENSCHEL tract. HS 19 T, SB 230, 35 T, 1966 et 1967.
HENSCHEL Tract. HS 19 TS, 35 T, 1965 et 1966.
HENSCHEL tracteur 140 S, 35 T, 204 CV, 59 et 62.
HENSCHEL tract. F 221 SB 2 A, 6 x 4, 35 T, 1970.
HENSCHEL tract. HS 22 T S, 230 CV, 6 x 4, 1967.

MAGIRUS cam. 195 AK, 4 × 4, 19 T, benne arr., 1964.
MAGIRUS Tract. 4 x 4 195 AS, 35 T, 65.
MAGIRUS Tract. PLUTO 200 S, 35 T, 1966.
MAGIRUS Tract. 235 D 20 FS, 6 x 4, 35 T, 1966.
MAGIRUS tract. Pluto, 210 D 19 FS, 35 T, 1969.

OM 46 CT, tract. 10.990 T, 1970.

RENAULT camionnette R 2.168, 5 T 5, plateau, 1960.

REO, cam. M 35, benne arrière 15 T, 1952.

SAVIEM Cam. JM 200 ul fgon 8 m 30, 19 T, 68.
SAVIEM cam. SG4EL 5 T 950, fourg., 1967.

(VOIR COLONNE SUIVANTE)

SAVIEM Cam. JM 200 XL, 19 T 5, Savoyarde, 1965.
SAVIEM Cam. JM 200 XL, 1964.
SAVIEM Cam. JM 240 B, 6 x 2, 26 T 500, fourgon, 1966.
SAVIEM Cam. JL 29 XL, 17 T 610 plat. rid. bâché, 1964.
SAVIEM cam. JM 200 EL, bétaillère, 1967.
SAVIEM camion JM 200 ul 19 T, savoy., 1966.
SAVIEM camion JL 29 AN, 17 T 5, 1965.
SAVIEM tracteur JM 200 TT, 35 T 1965, 1966, 1967.
SAVIEM tracteur JL 20,200, 35 T, 1963.
SAVIEM tract. JM 240 TT, 1965, 1966.
SAVIEM tract. JL 20, CT 35 T, 1969.
SAVIEM tract. SM 200 NT, 35,450 tonnes, 1968.
SAVIEM tract. JM 240, 35 T, 1966.

TEMPO MATADOR, cam. 2.400 kg plat. rid., 1966.

UNIC Tract. MZ 125 T, 35 T, 1965.
UNIC Tract. MZ 221 TV 8, 35 T 1965.
UNIC tract. T 270 A, 35 T, 1968, 1969.
UNIC tract. MZ 222 TCA, 35 T, 1966.
UNIC tract. T 200, 35 T, 1968.
UNIC camion MZ 125, 6 x 4, 26 T, 1965, benne arr.
UNIC camion OM 34 C, 6 T 490, 1970.
UNIC Cam. MZ 222 CAL, châs. cab., 19 T 400, Telma, 66.
UNIC Cam. P 200, 19 T 4, Savoyarde, 1967, 1968.
UNIC cam. P. 200 fourg. 1968-1969.
UNIC Cam. P. 270 A 19 T 4, plat. rid. bâché, 1968.
UNIC P. 270 A, châssis cabine, 19 T 4, 1969.
UNIC camion P 270, 6 x 4, benne, 1970.
UNIC cam. MZ 221, 26 T, benne arrière, 1966.
UNIC porteur P 200 AL, châssis cabine, 19 T 320, 1967.
UNIC camion MZ 68 CA, fgon, 1965.

VOLVO tract. 495-13, 35 T, 1966.
VOLVO Cam. F. 86, Savoyarde bâchée, 1968.

WARD LA FRANCE, M 1000, dépanneuse grue et treuil.

WILLEME tract. TL 201 HC, 35 T, 1962.
WILLEME tract. LD 610 T, 35 T, 1961.
WILLEME RD 201, benne Marrel 26 T 450, 1966.

SEMI-REM. Scort, 29 T,. 1962, transports ciment vrac.

Nous vous offrons également un choix de véhicules de démonstration, tracteurs et camions bennes 6 x 4, 4 x 4, 4 x 2 à des prix intéressants « Garantie du neuf ».

MATERIEL A VENDRE

MAGIRUS tracteur 210 D, 19 S, 1969. Accidenté, moteur, boîte, pont à récupérer.

S.E.C.A., Route Nationale, CLAIROIX-LES-COMPIEGNE (60) Tél. 440-13-40.

-MABO-

toujours au service de ses clients

OUVERT TOUTE L'ANNÉE

SES CAMIONS - SES PIÈCES
SES ÉCHANGES STANDARDS

"MACK"

CE QUE PERSONNE D'AUTRE NE PEUT PRÉTENDRE
25 ANS D'EXPÉRIENCE MABO DANS CE DOMAINE

49, rue de Paris — 92 - CLICHY
Tél. : 270-28-00

TELEX : MABOTRUCKS 62.025 F

S.A.R.L. : ESPÉROU-CARS

24, rue de la Poudrière, ALBI (Tarn)
Tél. : 54-04-36

CONCESSIONNAIRE pour le SUD-OUEST

MERCEDES NEUF

608/36, 24 + 9 strapontins, carrosserie Joncheere.

MERCEDES

O 321 HLC, 1965, 55 places.
O 321 HL, 1961 et 1960, 45 places.
O 321 H, 1964, 2 portes Wegmann.
O 321 H, 1963, 37 places.
O 321 H, 1962, 37 places.
O 321 H, 1961, ligne sans voussoirs, 37 places (5 véhicules).
O 321, 1962, ligne sans voussoirs, 37 places.
OP 317, 2 portes pneumatiques, 70 places.
O 317, 2 portes pneumatiques, 68 places.
406 0/335, 21 places Dauphin, 1968, 1re main.

SAVIEM

SC 1, 1962, 55 places, luxe, 2 véhicules.

VEHICULES POUR SCOLAIRES

321 H, 37 places standard.
321 H, 1956, standard.
2 CITROEN HY rallongées, 1 en scolaire et 1 en adulte.
RENAULT, 1.400 kg, 17 places.

BERLIET

PHC, 1960, ZF, 6 vitesses, 50 places.
PHC, 1961, ZF, 6 vitesses, 50 places.
PLA5, 1959, 30 places.
PHN8, 1960, 55 places, Telma, ZF.

Vendons portes battantes pour 321H et 302

marché national du poids

12 centres régionaux répartis dans toute la France

BREST

Brest Poids Lourds (SAVIFRANCE)
B.P. 4
Guipavas 29 N
Tél. 44 80 61

POTENCONS - PLATEAUX

SAVIEM JM 200 XL, 1964, plateau ridelles bâché, 22 000 F.
SAVIEM JM 200 XL, 1964, fourgon polyvalent, 18 000 F.
SAVIEM JM 200 XL, 1965, châssis-cabine, 20 000 F.
BERLIET GBA 75, 1963, plat. rid. grue HIAB, 23 000
BERLIET GR 12, 1965, plateau ridelles, 19 000 F. H.T.
BERLIET GLM 10, 1964, citerne 13 000 litres, 40 000 F.
BERLIET GLR8M12, 1964, fourgon polyvalent, 15 000 F.
BERLIET GBR10, 1963, fourgon bâché, 20 000 F.
BERLIET GLR8M, 1963, fourgon portes latérales, 8 000 F.
BERLIET GBR10L, 1962, fourgon, 5 000 F.
BEDFORD KDC 10, 1967, plateau ridelles, 12 000 F.
UNIC MZ 98, 1963, Savoyarde bâchée.
UNIC MZ 125, 1966, Savoyarde bâchée.

SELECTION TRACTEURS

SAVIEM JL 29 200 T, 1963, sellette, PTC 35 T, 15 000 F.
SAVIEM JL 29 CT, 1962, moteur Cummins, sellette, PTC 35 T, 15 000 F.
SAVIEM JM 200 T, 1964, sellette, PTC 35 T, 20 000 F.
WILLEME TL 701 L, 1963, sellette, PTC 35 T, 17 000 F.
MAGIRUS F 215 T, 1965, sellette, PTC 35 T, 44 700 F. H.T.

SELECTION CARS

SAVIEM S C 1, 1964, 45 places, porte AV pliable, 43 000 F.
SAVIEM S C 1, 1961, 45 places, 18 500 F.
CHAUSSON ASH 5222, 1958, 45 places, 16 000 F.
FLOIRAT C 24, 1964, porte AV pliante, 6 000 F.

MATERIELS SPECIAUX

TRACTEURS ROUTIERS 4 x 4, 16 T, 1969.
SINPAR - SAVIEM CANTOR, 2 200.
Diesel type 712, 90 CV, cab. haut., 6 fois 2 vit. par boîte transf. blocs de différ., direct, semi-plate. Vit. mini 6,2 km/h maxi 72 km/h, pneus simples 14,5 à 20, sellette Jost G 600.

Nombreux matériels tous types.

CAEN

Normandie Poids Lourds - SANEP
Route de Paris - 14-Cagny
Tél. (31) 81.73.73 à Caen

VEHICULES A VENDRE
A DES CONDITIONS EXCEPTIONNELLES

1372,5 UNIC P. 270 6 x 4, 1968, benne 5 m 400, Telma.

1279,5 UNIC T. 270 A, 1968, tracteur routier, sell. tuyaux.

1252,5 UNIC P. 200 N 1967, ben. rid. rab. 5 m, vérins ext. Telma.

1161,5 BERLIET G.C.K. 4, 1966, fourgon polyvalent Telma.

1132,5 BERLIET G.L.R. 8 M2, 1963, benne T.P. 6 m.

1105,5 SAVIEM JM 200 L, 1967, châssis cabine.

1043,5 SAVIEM JM 200 XL, 1964, fourg. tôlé fluté, bâché.

1026,5 SAVIEM J.L. 29 N, 1968, benne rid. rab. 5 m 20.

1013,5 SAVIEM J.M. 170 X.L., 1965, Savoyarde.

1005,5 SAVIEM J.M. 200 T, 1965, tracteur routier.

1001,5 J.M. 170 N - SAVIEM 1968, benne rid. rab. 6 m 21.

1004,5 CITROEN 600 P.D., 1966, benne rid. rab.

LYON

Lyon Sud Poids Lourds
365 route de Vienne
69-Lyon-Venissieux

CENTRE OCCASIONS
Avenue des Frères Bertrand - 69 - VENISSIEUX
(angle av. de Provence et rd de Ceinture).
Tél. : 69-23-81.

SAVIEM, SM 240 T, 1968. Tracteur sellette, 35 T.
SAVIEM, JM 240 T et NT, 1964 à 1967. Tracteur sellette Telma, 35 T.
SAVIEM S 8 T, 1965, tracteur sellette, 19 T.
BERLIET, TCK 8, 1967. Tracteur sellette, 25 T.
UNIC, MZ 125 T, 1965. Tracteur sellette, 25 T.
MAN, 16210, 1961. Tracteur sellette, 25 T.
SAVIEM, SM 12 L, 1968. Plateau brasseur, 17 T. 500.
SAVIEM, JM 200 et 170 XL, 1964 à 1967. Plat. rid. rab. bâché Telma, 19 T. 450.
SAVIEM, JL 29 XL et L, 1963 à 1965. Plateaux et fourgons, 17 T. 500.
SAVIEM, S 6 XL, 1966. Châssis cabine, 9 T.
SAVIEM, S 5 L, 1964 et 1965. Plat. rid. rab. 8 T.
SAVIEM, S 6 L, 1967. Plateau, 12 T.
BERLIET 20 K, 1959, plat. rid. rab. bâché 9 T.
BERLIET, GR 12, 1965. Plat. rid. rab. Telma, 19 T 450.
BERLIET, GL M 10 M 2, 1961. Benne transporteur, 5 m 500, Telma, 19 T.
RENAULT, R 2167, 1967. Benne transporteur, 6 T. 900.
HANOMAG, MARRANT, 1964. Plat. rid. rab., 5 T. 700.
UNIC, 03M 46 C, 1970. Fourgon frigo frigiking, 8 T.
1 Caisse gamme moyenne. Prix intéressant.

METZ

Savifrance-Metz Poids-Lourds
4, rue des Lanterniers
57-METZ-BORNY - Tél. 69-02-22

SAVIEM type JM 170 XL, fourgon alu., 1968.
WILLEME 6 x 4 R 282 N, benne, 1969.
SAVIEM JL 29 A, benne entrepreneur, 1967.
BERLIET GAK 60 XL, bétaillère, 1965.
BERLIET TLM 12, sellette équipement hydraul., 1965.
BERLIET TLM 10, sellette équipement hydraulique.
UNIC T 270, Telma, équipement hydraulique, 1967.
BEDFORD KCC 10, fourgon déménagement, 1966.
BERLIET GLR 8 M2, benne transporteur, 1964.
MAGIRUS type 170 D, benne transporteur, 1966.
SAVIEM JM 200, plateau ridelles, Telma, 1965.

lourd d'occasion

SAVIEM

NANTES

S.A.V.I.E.M.
Route de Vannes
44-Nantes-St Herblain
Tél. 74-45-23

YL 11 300 ALFA-ROMEO GIULA super type 340 134, 1969, 36.000 km.

CHASSIS CABINE

1000 SAVIEM, SG, 4 DXL, 1967, C.C., R.F.
8208 SAVIEM, SG, 4 DL, 1965, C.C., R.
2002 CITROEN, FYD, 1967, C.C., R.
3110 UNIC, P, 8 HVL, 1969, C.C., R.
4130 BERLIET, GLR, 12 XL, 1966, C.C., R.F.

BENNE TRIBENNE

11300 SAVIEM, S, 8 N, 1967, R. Transport, R.F.
8241 UNIC, P, 270, 6 x 4, 1964, T.B.E.
8147 SAVIEM, JM 170 NA 6 m, 1968, R.F.
8231 CITROEN, 180 K 14 000 km.
P.T.R. 26000/ Transp. 1969, T.B.E.

PLATEAUX RIDELLES BACHES SAVOYARDE
FOURGONS

10252 BERLIET GRK 10, 1966, frigorifique Gal. R.F.
10250 BERLIET GLC 6/8 XL, fourgons, T.B.E.
1054 UNIC S 12, 1967, Savoyarde, R.F.
4143 UNIC P 280 AI bâché, 1967, T.B.E.
10206 SAVIEM S 7 L, 1964, plat. rid. bâché, T.B.E.
10256 OM 34 R, 1968, fourgon, T.B.E.
8220 SAVIEM JM 200 XL, 1967, fourgon F, T.B.E.
8204 HANOMAG F 45, 1970, fourgon sur, Etat neuf. (Etoile de remise)
9242 SAVIEM JM 170 XL, 1966, Savoyarde Telma, R.F.
10000 SAVIEM SM 200 XL, 1969, Savoyarde alu, T.B.E.

TRACTEURS

8220 SAVIEM JL 20, 1962, R.
9247 SAVIEM JM 240, 1967, R.F.
10273 SAVIEM SM 260 TT, 1970, T.B.E.

TOULOUSE

Garonne Poids-Lourds
31 Castelnau d'Estretefonds
RN. 20 à 20 kms de Toulouse
en direction d'Agen
Téléphone : 08-51-50

TRACTEURS ROUTIERS

SAVIEM JL 20 et 20 TT 63, JM 8 CT, 68 - 8 à TT, 67, SAVIEM JM 200 TT, 64 - JM 240 TT, 66 et 68 - JL 20/20, 61
BERLIET TR 12 63 - TLM 10 62, 65, 67, 68
BERLIET TLM 12, 64, 66, 67.
BERLIET TLM 12, 64, 67.
WILLEME LP 20, 69.

BENNES

KRUPP AK 300, 6 x 4, [illegible] 66, C.C. 16 T.
SAVIEM SM 8 C [illegible] 68 - 8 à C [illegible] 68.
MACK B 61, [illegible], C.U. 9 T, 68, 69.
BERLIET GLR 8 M3, [illegible] - GLR 8 M3, [illegible]

FOURGONS

SAVIEM JM 170 XL et UL, [illegible] 64 et 67 - 8 T. frigorifique, 67.
SAVIEM JM 200 et 240 XL, UL et [illegible], 64 et 67 - 240 à DL, [illegible], 66.
HANOMAG 3 t, [illegible], 69
BERLIET 600 XL, [illegible], 20 - GLR 8 m3 FXLG, [illegible], 64, 66

PLATEAUX ET RIDELLES BACHEES

SAVIEM JL 20 PHR, 62 - JM 6 PHR, 71.
BERLIET GRK 10 PHR, 63 et 65, C.C., 11 T 120.
UNIC P 220 AL PHR 12, 66, Telma.

CHASSIS CABINE

SAVIEM SG 8 N, 11-70 - SG 8 MH 20 L, 69 - JL 20 XL, 64 - JM 170 L et XL, 66 et 67 - S 8 L et S 8 XL, 67 et 68 - SG4 DL, 67 - JL 20 XL, 64 - S 7 L, 66 - S 6 XL, 67 - S 8 N, 67.
UNIC MZ 26 N, 66.
CITROEN FYD 10 - STRADAIR 60 CL, 67.

PLUS DE 200 VEHICULES DISPONIBLES SUR PARC
CREDIT - REPRISE

PARIS

Seine Poids Lourds (Savifrance)
8 rue Henri Gautier
93-Bobigny (Seine-St Denis)
Tél. 844 46-06 - 844 46-05

A 3 km de la Porte de PANTIN par le bd périphérique (Route de Drancy, après Mairie de Pantin)

SPECIALISTE DU POIDS LOURD

Plus de 150 matériels divers toutes marques, toutes carrosseries et tous tonnages en constant renouvellement.
Renseignements sur demande

TRACTEURS ROUTIERS

UNIC T 8 A, 1968, 19 T.
SAVIEM S 8 TT, 1967 et 1968, 19 T.
BERLIET, TR 12, 1964, 35 T.
SAVIEM JM 240 TT, 1968, 35 T.
Plus. Tract. rout. UNIC T 270 A, cab. av., Telma Mod. 1969, 1968 et 1966, 35 T P.T.R. rév. Excel. présent.

PLATEAUX RIDELLES BACHES
ET CHASSIS CABINE

3 T 5 SAVIEM a gal pl. bâc., 67 et 68 cas et dim.
7 T SAVIEM SM 7 XL, plat. rid. bâc., 1968.
9 T SAVIEM, SM 10 XL, Plateau, 1970.
10 T SAVIEM SM 12 UL, châs. cab., Telma, 1970.
10 T 28 MAN 10.212 P, plat. rid. bâché, 68.
11 T SAVIEM SM 200 UL, chas. cab. Etat neuf.
Plus. cam. UNIC P 200 A, cab. av., Telma, plat. bles rid. bâchés, Savoyarde, rid. alu av. avanc. sur cab. 3 m 40 long. 11 T 4 C.U. et 19 T 5 de P.T.R.
11 T 46 BERLIET GRK 10, plat. rid. bâché, Telma, 1964.

FOURGONS

7 T SAVIEM SM8 D 123 UL, Fourgon isol. 1968.
10 T MAN 1070 F fourgon bâché, 1968.
11 T SAVIEM JM 240 2 L, fourgon bâché, 1968.

FOURGONS FRIGORIFIQUES

4 T SAVIEM Super galion, diés. 1968 avec Thermoking, avec Fourgons frigorifiques 2 compart. dont un à — 25°

TRACTEUR ET SEMI-REMORQUE Porte-voiture

Tracteur routier SAVIEM SM DS 123 TYT, 21 T P.T.R. et semi-remorque TITAN porte-voit. à étage mod. 1968.

TOURS

Val de Loire Poids Lourds
338 à 348 avenue Maginot
37-Tours-02
Tél. 53.87.57

TRACTEURS ROUTIERS

SAVIEM, JM 240, 1965-67, 35 T, T.R.
SAVIEM JM 200, 1964-65-66-67, 35 T, T.R.
SAVIEM JL 20/200, 1962-63-65, 35 T, T.R.
SAVIEM S 8, 66-67, 19 T, T.R.
VOLVO 495 Bte 06, 1964, 35 T, T.R.
MAN 16213, 1968, 35 T, T.R.
MAN 16213, 1964, 35 T, T.R.
FIAT 682 T 3, 1964-65, 35 T, T.R.
BERLIET TR 12 Relais, 1966, 35 T, T.R.

BENNES TOUS TERRAINS

SAVIEM JM 206 6 x 4, Benne AR, Long. 6,20 m, 1966, 26 T.
MAN 6 x 4, Tribenne, 1962, 13 T.
MAN 635 HKA 6 x 4, Tribenne, 1968, 11 T 300.
MAGIRUS JUPITER 6 x 4, Tribenne, 1965, 19 T.
BERLIET LB4 6 x 4, Benne, 12 T 500.
BERLIET GDC3 M3 6 x 4, Benne, 1966, 19 T.

BENNES ARRIERE

SAVIEM S 8, Benne AR., 1968, 12 T.
SAVIEM JL 20, Benne, 1962, 14 T 500.
CITROEN 250 NP, Benne AR., 1967, 3 T 950.
CITROEN FYD, Benne AR., 1967, 10 T 950.
DAF A1200DS12, Benne AR, Telma, 1967, 16 T 600.
UNIC P 12 R, Tribenne, 1967, 17 T 800.
BERLIET GLR 8 M3, Tribenne AR, 5 M, 1962, 17 T.
NOMBREUSES BENNES - BAS PRIX - BENNES CEREALIERES TOUS TONNAGES

PORTEURS

SAVIEM SM 8, Fourg. Savoy., 1968, 12 T.
SAVIEM SG 4 D, Citerne, 5 T 500.

marché national du poids lourd d'occasion

SAVIEM

CHATEAUROUX

Ets J. SARAF S.A.
34 route d'Argenton - 36-Châteauroux
Tél. (54) 34.35.38 (4 lignes groupées)

SAVIEM JM 200, tracteur, 1963, parfait état.
MAN 770 LA, tracteur, 1964, bon état.
SAVIEM SM 5, châssis cabine, 1965, parfait état.
SAVIEM S 5 L, châssis cabine, 1968, bon état.
SAVIEM TP 10, ex. long, benne plastique, 1967, tr. beau.
SAVIEM JM 200, fourgon isotherme, 1964, parfait.
SAVIEM JM 170, fourgon bâché, 1968, comme neuf.
UNIC MZ 74, plat. ridelles, grue Tracma, 1964, révisé.
BERLIET GCK 8, fourgon primeurs, 1962, beau.
SAVIEM JL 20, citerne Lebel, 12.000 L., 1961, Bon état.
SAVIEM R 1531, citerne Titan, 11.000 L., 1962, Bon état.
HANOMAG - KURIER LM, Fourgon, 1964, Bon état.
OM OM 20, Châssis cabine, 1966, Bon état.

PLUSIEURS MATERIELS A CASSER
POUR RECUPERATION

Liste condensée, interrogez-nous,
celui que vous recherchez, est peut-être sur parc.

MANTES

Mantes Poids Lourds
route de Buchelay
78-Mantes-la-ville
Tél. 477.25.53

SAVIEM SG2, ess., 1966, Fourgon déménagement.
SAVIEM SG2, Diesel, 1969, Benne.
SAVIEM SG4, Diesel, 1969, P.R.B.
SAVIEM, SG5, Diesel, 1965, P.R.B.
SAVIEM SG5, Diesel, 1967, P.R.
SAVIEM SB2 M 44, 1970, Fourgon.
SAVIEM SG4D, 1967, P.R.B.
SAVIEM SG4, 1968, Fourgon.
SAVIEM JL 20 X L, 1962, La Savoyarde.
SAVIEM J 7, Diesel, 1964, Fourgon déménageur.
MAN 6 x 6, 1963, Benne T.P.
MAN 6 x 4, 1964, Benne T.P.
UNIC P 8 C, 1967, Benne transporteur.
BERLIET R.S. 612, 1966, Fourgon bâché.
BERLIET GBH 6 x 4, 1969, Benne T.P.
MERCEDES 608, 1969, Fourgon.
PEUGEOT J.7, 1969, Fourgon.
CITROEN HY, 1968, Fourgon.

VEHICULES TOUTES CARROSSERIES - TOUTES MARQUES - TOUS TONNAGES
FACILITES DE PAIEMENT

PUBLICIS - L 637

NICE

Savifrance
R.N. 7
06-Villeneuve-Loubet
Tél. 31.03.72 et 31.03.73

FOURGONS

SAVIEM JM 200 XL, 1964, châssis cabine.
SAVIEM JM 200, fgon, 1964.
SAVIEM JM 170, fgon bâché, 1966.
SAVIEM JL 20/200, fgon 44 m3, 1964.

SAVIEM JL 20/200, fgon frigorifique Thermoking, avec crochets pour transport viande.

SAVIEM JL 29, benne, 1964.
SAVIEM JL 29, benne, 1964.
SAVIEM 1521, benne, 1965.
SAVIEM SJL, plat. rid., année 1965.

BERLIET GLR 8 M3, plateau ridelles, 1965.
BERLIET GLR 10 M, fgon « Fréjat » 45 m3, 1964.
BERLIET 4 x 4 LG 4, benne, 1964.
HANOMAG F76, 6 cyl., benne transp., année 1965.

MAN 1590, porte-malaxeur 26 T, 1965.
UNIC MZ 221 Stetter, tracteur 35 T, 1965.
UNIC MZ 124, plateau bâché, 1963.

ECHANGES - REPRISES - LONG CREDIT

RENNES

Savifrance
R.N. 157
Noyal-sur-Vilaine
b.p. 46 - Tél. 00.52.33

SAVIEM JM 200 XL, 1965, fourgon primeurs.
SAVIEM JM 170 XL, 1963, plateau ridelles bâché.
SAVIEM JM 20/200 L, 1963, benne AR.
SAVIEM JM 200 V, 1965, frigo.
SAVIEM JM 240 XL, 1967, frigo.
SAVIEM JL 29 XL, 1964, fourgon.
SAVIEM S 7 XL, 1965, châssis cabine.
SAVIEM SM 6 N, 1969, benne AR.
SAVIEM SB 2 M 44, 1970, plateau.
SAVIEM SG 2 D, 1970, fourgon.

BERLIET GR 12, 1965, frigo.
BERLIET GLM 10
BERLIET TBK 6, 1967.
BERLIET Stradair 10, 1967.
BERLIET Stradair 50, 1969.
BERLIET GAK 60, 1964, benne AR.
BERLIET GBK, 1964, benne AR.

UNIC P 11 UL, 1967, Fourgon bâché.
UNIC P 200 AGR 69, châssis cabine.
UNIC OM 20, 1967, fourgon.
UNIC MZ 36 T. PTR. 18 T. 5, 1962.

CITROEN PYD, 1967, benne céréalière.
CITROEN 47 Di, 1963, citerne 6.500 L + Volu.

MERCEDES LP 328, 1964, fourgon.
MERCEDES LP 608, 1969, frigo + groupe.

Le Service VO-VOLVO POIDS LOURDS

VOUS PROPOSE :

BERLIET GLR 8 M3, 1964, 17 T 5. Fourgon htes ridelles.
BUSSING LS 13/11 D, 1965, 35 T. Bon état.
BUSSING LS 13/11 N, 1966, 35 T. Moyen.
BUSSING LS 13/11 N, 1966, 35 T. Moyen.
Car BUSSING KMR/12, 1964, 40 places, très bon état.
MAGIRUS-JUPITER export 1966, 35 T. Parfait état.
SAVIEM JM 240 L, Telma, 1968. TIR-Calsse rid. rabattables.
SAVIEM JM 240, 1968, 35 T. Très bon état.
UNIC MC 222 TCA, 1966, 35 T. Moteur neuf.

S'adresser ou écrire à :

VOLVO-BOLINDERS S.A.
30, av. J.-Mermoz
93-LA COURNEUVE. T. 833-01-92

A VENDRE

BERLIET G.C.K. 8, 1966, fourgon tôlé 45 m3, transport de meubles.
BERLIET G.R.K. 10, 1967, fourgon tôlé 50 m3, transport de meubles.
BERLIET G.C.K. 8, 1965, moteur et boîte.
BERLIET G.B.O. 26 T.
BERLIET G.L.C., benne.
BERLIET G.L.A.
MAGIRUS 200 S, 1965, tracteur 35 T.
SAVIEM JL 20-200, 26 T, 1963.
MERCEDES tracteurs 334, 1965.
MERCEDES tracteurs 332, 38 T. 3 essieux.
UNIC fourgon MZ 73.
BERNARD 150 MB, 19 et 26 T. Moteurs DAF, 230 CV.
FORD D 800, 1967.

Ets R. BAILLON, 326, av. de Paris 79 - NIORT.
Tél. (48) 24-12-09.

Ets Georges JOUNEAU

Concessionnaire Berliet
63 et 65, rue de Paris
93 - BOBIGNY
Tél. : 845-09-09

VEHICULES DISPONIBLES A LA VENTE

BERLIET

FOURGONS

GAK 20, Stradair 30, GLC 6 M3, GCK 8 UI lg, GAK 50, MAN 635 LIF, MAN 1080.

BENNES

GLM 10 et 12 6 x 4, PM 6, GBH 12 6 x 4.
MOL 6 x 6 - GLR 8 M3 grue benne - GR 12 tribenne 4 caissons 5 M3 neufs.

MOTEURS, BOITES, PONTS, CABINES D'OCCASION. Pour tous modèles « BERLIET ».

CO. PA. V. I.

DIVISION VEHICULES INDUSTRIELS D'OCCASION

318, avenue Foch (R.N. 5)
94 - CRETEIL
TEL. : 207-63-10

A 1 KILOMETRE DU CARREFOUR POMPADOUR

BENNES

40 BERLIET

VENDUS EN L'ETAT OU REVUS ET CONTROLES

GBH, 6 x 4, 1969
Benne basculante Multico
GLM, 6 x 4, 1965/67
Benne basculante Multico
GLR 8 M3, 64/65/69, benne basc.

TRACTEURS

BERLIET

avec sellettes. Excellent état
TLM 10 M2, 1961.
GLR 8 Tracteur, 1966, 29 T 5

PLATEAUX

20 BERLIET

VENDUS EN L'ETAT OU REVUS ET CONTROLES

GAK 65, E. L. 1967/68/69
carrossés en plateaux brasseurs

FOURGONS ET DIVERS

BERLIET GPRK 10, 63, pl. rid.
OM LEONCINO, fourgon, 1968.

COMPAGNIE PARISIENNE DE VEHICULES INDUSTRIELS

CONCESSIONNAIRE BERLIET

TRACTEUR 35 T BERLIET

T.L.R. 12, 1969.
Blanc, 401, Route d'Orléans, direction Lonjumeau, 91 - Massy.
Tél. 920-99-57.

SAVIEM

SAVIFRANCE

STRASBOURG

Tél. : (88) 34-99-25 — 67 - FEGERSHEIM

SAVIEM JM 170 XL, plat. rid. bâché, Telma, modèle 1965.
SAVIEM S 6 UL, plateau ridelles, 1967.
SAVIEM JM 200 TNT, 35 T, 1965.
SAVIEM JM 240, 2 T, 35 T, 1968.
SAVIEM JL 29 N, 17 T 5, 1964.
SAVIEM JL 20 200 T, tracteur, 1963.
SAVIEM SM 7 XL, plateau ridelles bâché, 1968.
UNIC 270 T, tracteur, 1967.
UNIC T 11, tracteur 19 T, 1968.
BERLIET GLR 10 M3, Grumier, Telma, 19 T, 1966.
BERLIET GLR 10 L, benne, 19 T, 1967.
BERLIET GR 12 EL, plat. rid. bâché rab. 19 T, 1965.
BERLIET GLR 8 M3 UL,, porte-fers 17 T 5, 1963.

DEPARTEMENT OCCASIONS

VANHOOL

94 ter, route de Meaux
93 - VAUJOURS
Tél. : 927-67-88
927-65-91

VAN HOOL

314 de 1965, luxe, 29 faut. inclin. en almili, radio en état.

320 de 1966, luxe en 45 + 10.

CITROEN

HY de 1967, carrosa Currus porte battan. 14 fauteuils en état.

23/50 HZ, de 1965, moteur Essa., carrosa Heuliez, 23 faut. têtières, porte plainte à main. Bon état.

23/50 HZ carrosa. Heuliez de 1965, 23 faut., pte plainte, moteur Perkins.

BERLIET

PAHS de 1961, porte plainte, 48 pl. + 5.

P.L.B. 6 luxe, porte battante, 32 pl. + 6 bien.

MERCEDES

ST 911 HL de 1965, 26 pl.
OP 312 de 1961, 29 pl.
Bas prix.

OM

2 TIGROTTO, 1961 carr. Amiot, porte battante accès par chauffeur, 24 + 5 fauteuils. Bon état.
LUPETTO, 1965, Borsani 23 places, bon état.

MAGIRUS

150 RS 12, porte plainte, 48 fauteuils Allard. Bien.

SAVIEM

SC3 de 1968 luxe, Telma, 36 pl. porte plainte.
SC1 de 1961, 42 pl. Telma, 2 portes plaintes.
A.P.H. de 1955 à 1958.

CENTRE DE TOULOUSE
ROUTE NALE 112
31 - BALMA
Tél. 48-61-94

VAN HOOL

309 de 1962, luxe, porte battan. 45 faut.

RENAULT

R 4168, 1960, carr. Amiot, 22 + 3, moteur Indenor, relais Sinpar. Bon état.
R 2168, de 1966, bas prix.

OM

TIGROTTO 1965, 24 + 4, fauteuils luxe, porte plainte chauff. C. O. en état.
314 C luxe de 69, porte coulissante, 20 fauteuils Charlon, état neuf.

MERCEDES

319 D, de 1960, 13 pl. + 5.

SETRA

S 10 de 1958, porte battante, 38 fauteuils têtières incl.

CENTRE DES ABRETS 38
CARROSSERIE
DAUPHINOISE
Tél. le 1

VAN HOOL

309, de 1962, luxe, porte batt., 45 fauteuils têtières. Bien.

Consulter également le Centre Occasion :

ETS SCHRAM-PERREAU Tél. : 68-93-55
11, rue Joseph-Cugnot - 57, Metz Borny ZIL

CONCESSION

berliet

VENTES - ACHATS

GARAGE CENTRAL

GAYET S.A.

Route de Lyon

38 - DOMARIN-BOURGOIN

Tél. : 139 et 13-39 - BOURGOIN

BENNES

BERLIET GAK, benne transporteur, 1967.
BERLIET GLM 10 M3, 6 x 4, benne entrepreneur, 1964.
MAN 780 H Lg, 1964, benne charbonnière.
BERLIET GBK 6, 1964, Normal, Tribenne.
BERLIET GLR 8 Ricardo benne, bas prix.
BERLIET GLM 12, 6 x 4, 1967, 26 T, benne entrepreneur.
BERLIET GLR 8 M 2 L, 1961, 17 T, benne entrep. et transp.
BERLIET GLR 8 M2 L, 1961, 17 T, benne transp.
BERLIET GLR 8M3 de 63, normal, benne transporteur.

TRACTEURS

BERLIET TLM 10 M de 1960, sellette.
BERLIET TLM 10 M3, 1964, Révisé.
BERLIET TLM 12, 1965, équipement hydraulique.
BERLIET TB 12, lg de 67, relais sellette.
SAVIEM JM 240 de 1966.

PLATEAUX ET FOURGONS

BERLIET GLR 8 M3, extra lg, 1966, Savoyarde.
BERLIET GBK 6, XL, 1962, 12 T 5, fourgon bâché.
BERLIET GCK 8 XL, 1962, Savoyarde.
BERLIET GBK 10, L, 1963, 19 T, Savoyarde.
SAVIEM SG 2 D et SG 4 E, 1966, Châssis et plateau.
BERLIET GR 12, ex lg, 1967, Relai-châssis, Cabine ou fourg.
SAVIEM S 5 ext. lg, 1966, châssis, Cabine.
BERLIET GAK 5, 1961, plateau ridelles.

DIVERS

BERLIET GLM 10 M2, 1963, avec monte grume et fardier.
MOTEURS MAGIC 4 cyl., 5 cyl. et 6 cyl. et MH 520.
TRAILOR SEMI 2 essieux, 1965, Savoyarde 11 m.
SEMI-TRAILOR calorifugée, 25.000 l avec groupe.
BERLIET PLH M, AUTOCAR, 41 places.
SEMI 1 ESSIEU benne transport., moteur auxiliaire.

Organes Berliet d'occasion tous types

S.D.V.O.

ROUTE NATIONALE 6
71 - CHAGNY
TÉLÉPHONE : 49-00-85
TELEX : 35.877

Tous les jours à partir de 7 h. Samedi jusqu'à 18 h. Dimanche sur rendez-vous. En dehors des heures d'ouverture : Tél. 15 CORPEAU par Beaune (80) 21-91-11

le plus important centre régional de véhicules industriels d'occasion vous propose :

BERLIET TR 12, 1965, PTC : 35 T, Sellette.
BERLIET TLM 10 M3, 1967, PTC : 35 T, Sellette.
BERLIET TCK 8, 1966, PTC : 25 T, Sellette flexibles.
BERLIET TAK 70, 1968, PTC : 19 T, Sel. flexibles.
BERLIET Stradair 40, PTC : 19 T, Sel. flexibles.
BERLIET Stradair 20, PTC : 17 T 5, Sellette.
MERCEDES LPS 1013/32, PTC : 19 T, Sel. flexibles.
SAVIEM SM 8 T, 1968, PTC : 19 T, Sellette.
TATRA 136, 1964, 6 x 6, C.U. : 15 T 2, Benne entrep.
BERLIET GR 12, 1965, C.U. : 11 T, Tribenne.
BERLIET GLR 8M3, 1965, C.U. : 9 T 7, Pt 2 vit. Tribenne.
BERLIET GBK 6, 1960, C.U. : 7 T, Benne transporteur.
BERLIET L G 8 M3, 4 x 4, 1969, C.U. : 5 T, Tribenne.
BERLIET 10 K, 1970, C.U. : 4 T 4, 20.000 km, Benne.
BERLIET GAK 50, 1969, C.U. : 4 T 7, Tribenne.
VOLVO L 47314, 1965, C.U. : 6 T 6, Benne transp.
FIAT 645 N, 1964, C.U. : 4 T 4, Tribenne.
BERLIET GPRK 10, 1965, C.U. : 15 T, Telma fourgon 9 m.
BERLIET GBK 10, 1964, C.U. : 10 T 3, Telma, Savoy. 8 m.
BERLIET GBK 10, 1965, Extra-long, Châs.-cabine.
BERLIET GLR 8 RM3, 1968, C.U. : 10 T 7, Telma, fg prim.
BERLIET GR 12, 1966, Long, Fourgon bâchable 6 m 20.
BERLIET GBK 6, 1965, C.U. : 6 T, Fg démén. av. s cabine.
BERLIET STRADAIR 20, 1969, Fgon frigo viande.
BERLIET STRADAIR 20, 1966, C.U. 5 T, Fg meubles 6 m 60.
UNIC P 8 RA, 1967, C.U. : 5 T 7, Fourg. tôlé 6 m.
SAVIEM S 7 UL, 1967, PTC : 10 T 95, Châssis cabine.
HOTCHKISS DH 80, 1967, C.U. : 4 T, Fourgon 6 m.
BERLIET GLR 8 RM3, long, 1967, Pt 2 vit. Châs. cabine.

Et 100 véhicules sur parc, toutes marques, tous tonnages, toutes carrosseries. Liste sur demande. CREDIT ASSURE.

BERLIET

GAK 55 accidenté à vendre moteur, pont, boîte ayant 25.000 km, 1970.
GLR 8 NI, benne entr. C.U. 10 T 9, 1969.
GLR 8, lg, benne, rid. rab. C.U. 10 T, 1966.
GLR 8, lg, benne, rid. rab. C.U. 10 T, mot. refait à neuf, 1964.
GLR 8, lg, benne entr. C.U. 10 T, mécanique révisée, pneus neufs, 1963.
GLR 8, lg, benne entr. C.U. 9 T 5, 1968.
GLR 8, lg, benne entr., rid. fixes, C.U. 9 T 5, 1967.
GLR 8, ex. lg, à vendre pour la casse, 1964.
GLM 10, benne basc. C.U. 10 T, moteur 8t. neuf, 1954.
GRK 10 NI, benne à vendre à très bas prix, 1963.
GBK 6, équip. benne tasseuse ord. Mén., 1960.
STRAD. 30 NI, benne, C.U. 6 T, 1966.
STRAD. 20 ex. lg, pl. hte rid. bâché, C.U. 4 T, 1965.
STRAD. 10 ex. lg, pl. rid. bâché, C.U. 3 T 9, 1967.
GLR 8 B, tracteur 23 T 5, 1956.
GLB 5 lg, châssis cabine à vendre pour la casse, 1958.
GLC 6 accidenté, très peu roulé, à vendre à la casse, 1966.

DIVERS

UNIC P 270 6 x 4, benne Genève, C.U. 15 T, 1967.
UNIC MZ 30 L, caisse Savoyarde, C.U. 6 T 5, 1968.
UNIC ZU 101 NI, benne à vendre à bas prix, 1955.
SAVIEM S 7 XL, accidenté gravement à vendre moteur, pont, boîte 1966.
SAVIEM JL 21 N, pl. rid. bâché à vendre pour la casse, 1962.
CITROEN 23/30, fgon, C.U. 2 T, à vendre à bas prix, 1965.
MAGIRUS 6x4, benne 24 T, à vendre à bas prix, 1966.
REMORQUE benne, état neuf, 1966.
SEMI-REMORQUE Col de Cygne pl. nu, C.U. 10 T, bas prix.

Guillummette Conc. Berliet, rue Somasco, 60 - Creil - 455-29-79.

Concessionn. HANOMAG

SERVICE REPARATIONS

Spécialiste Occasions

OM LUPETTO	
MERCEDES	608
MERCEDES tracteur	608
HANOMAG	F 65
SAVIEM	SG4

toutes carrosseries
matériel comme neuf

Long crédit - Révisé
Garantie et dans l'état

PRIX SANS CONCURRENCE

DAMICO — 929-87-19

24, route de Flandre
PONT-YBLON,
93 - BLANC-MESNIL

CITERNE-CARBURANT CINQ MILLE LITRES

4 compartiments et volucompteur S/ BERLIET GAK 5, 1964
Blanc, 401, Route d'Orléans, direction Lonjumeau, 91 - Massy.
Tél. 920-99-57.

CHARIOTS ÉLÉVATEURS DISPONIBLES

Révisés
et non révisés

●

TOUS TERRAINS ET LATÉRAUX

CREDE - FORD
DECAUVILLE
FAUCHEUX
IRION
OMNIMAT - RICHIER
SAXBY - ANSER
SOVEMAT
TERMIT
de 1,2 T à 6 T

●

THERMIQUES CLASSIQUES

ARMAX
CLARK
ESSLINGEN
FAUCHEUX
HYSTER
MANOX
SALEV
SAXBY
TOWMOTOR
de 1 T à 11 T

●

ELECTRIQUES CLASSIQUES et RETRACT.

AUTOMATIC
CLARK
EWAR - WAGNER
FENWICK
LANSING
PEG
PRAT
SAXBY
STEINBOCK
STILL
VULCAIN
de 900 k à 2 T

●

NE. M. AU.

CENTRE D'ESSAIS
77-OZOUER-LE-VOULGIS
TEL. : 407-61-80
TELEX : 69 164
Mais venez plutôt les voir et les essayer

(Nous louons également) des CHARIOTS ELEVATEURS DE TOUTES CATEGORIES

Éts R. VUILLEMIN

9-10, av. G.-Péri - 95 - Bezons
Tél. : 963-68-94 et 71-79

SPECIALISTE

berliet

TRACTEURS

TLM 12, 1967.
TR 12 NL et long.
SAVIEM JM 240, 1967.
SAVIEM S 8 T, 1968.

BENNES ET 6 x 4

GBH 12 M, 6 × 4, entr., 1969.
GLM 12, 1967, benne entr., 26 T.
GLM 10 M3, 6 x 4, entr., 1965, 26 T
GLR 8 M3, NL et long, benne entr. et transp.
GLR 8 M3, multibenne lg. 1966.

DIVERS

GLR 8 M3, ul. lg. 1966, rid. rab.
GR 12 xlg. Telma, 1967. Savoyarde bâchée.
GBK 6, ex lg. 1964, plat. rid.
GBK 75, fgon gd vol., 66, ét. exc.
GAK 5, pr. pièces.

SEMI-REM. BEN. et SAVOY.

Semi-Savoyardes et htes rid., bâché, 29/32 T, de 10 m 50 à 12 m.
Semi sav. fgon, plateau nu, 15 à 21 T de P.T.R.
Semi TITAN, 29 T, 12 m, 1970 TIR.

Nombreux organes pour Berliet. Moteurs, boîtes, ponts pour GLR 8, GLM 10 M 2.

FILTRE U.S
HUILE G.O AIR

Pour Tous Engins T.P Camions

COLBER
IMPORTATEUR POUR LA FRANCE
11-13 VOIX DES SUISSES
92-BAGNEUX
Tel:655-26-10

CITERNES

S.R. citernes inox 22 à 23.000 l aliment. et produits chimiques.
S.R. citerne pétrol. 16 à 34.000 L
Unic 14.000 l en 8 cts.

TRACTEURS

Berliet TR 250, 6 x 4.
Saviem SM 240 TT et JM 210 TT
Magirus 210 D 19, 1968.
Unic MZ 125 T.
Mercedes 1923.

PLATEAUX DIVERS

S.R. plateau rid. rab. bâchées 11 et 12 m.
Berliet GLM 12, 6 x 4 BB.
Man 21 215 et 16 215 BB.
S.R. benne 7 m à 9 m, 29 T.
N.V.I., 79, bd du Général Delambre, à Argenteuil - 95. Tél. 961-09-39.

A vendre : semi-remorque FRUEHAUF NCTLSSM longueur 11 m, très bas prix.
BEDFORD 1966, KFS, châssis-cabine, prix au-dessous cote.
Semi-remorque citerne émaillée CODER 224 hectos, état except.
S.A.G.A.M.P., 107, bd du Grand-Cerf, 86 - POITIERS.

UNIC P 200 CA, 1967. Très bon état.
UNIC P 200 SA, 1967, benne neuve, 3 côtés, mot. neuf, garantie.
UNIC 124 CA, 1965, très bon état.
UNIC MZ 85, 1966, Telma, fourgon primeurs.
UNIC MZ 37 CA, benne Ar.
OM 30, 1964, bétaillère, très bon.
BERLIET GLR 8 M3, benne Ar.
SAVIEM JL 29, 1967, benne Ar., T.B.E.
SAVIEM SM 7, 1969, fourgon isotherme, Telma, T.B.E.

TULLE - DIESEL
9, avenue Alsace-Lorraine
19 - TULLE - Tél. (52) 26-23-87

SEMI-BENNES, 17 m3, 33 m3, 29 T.
MAGIRUS MOL, 6 x 6, 67, benne ou mixer à béton 5 m3.
MAN, 69, 35-38 T, hydraul., semi-benne, 50.000 km, 3 essieux.
MAN, 65, 35 T, bas prix, état exception.
BERLIET GLR 8 M2, benne, pl. rid. rab.
BERLIET GLM 12, 6 x 4, 67, benne.
BEDFORD, 10 990 PTC, 66, pl. rid.
SEMI porte-engins, 29 T, avec MAN 65, prix : 37.000 F. Crédit. AUBERT Georges (45) PRESSIGNY. Tél. (38) 95-61-65.

Vendons moteur WILLEME, bon état et pièces détachées WILLEME. Ecr. revue n° 9.406.

BERLIET TR 12, de 1968 et 1969.
MAGIRUS, tracteur F S cabine avancée, 1968.
UNIC, T 270, de 1969.
N.V.I., 79, bd du Général Delambre, ARGENTEUIL - 95.
Tél. 961-09-39.

Bétaillère étanche Citroën HY, révisée, mot. neuf Diesel-Indénor. Larroque, 86, av. Gambetta, Montauban. Tél. : 63-18-62.

TRACTEUR 25 T BERLIET
T.C.K. 8, fin 1966.
SEMI-CITERNE 8 compartiments
TITAN type 17 SLI 17 T de PTR
Ensemble ou séparément.
Blanc, 401, Route d'Orléans, direction Lonjumeau, 91 - Massy. Tél. 920-99-57.

CHASSIS - PLATEAUX FOURGONS

BERLIET GAK 5 R, plateau lg 4 m 80, de 1964.
BERLIET GAK 5 L, Châssis-cabine de 1960.
BERLIET GAK 5 L, de 1962. Fourgon isotherme, de 1970, lg. 4,60 m.
HANOMAG HA 6200, bétaillère, 1964.
BERLIET GLR 8 M 3, plat. savoyard de 6 m 65, 1963.
BERLIET GRK 10 EL, châssis cabine, Telma, 1964.
BERLIET GRK 10, fourgon primeurs bâché de 8 m, 1964.
BERLIET GRK 10, fourgon savoyard de 7 m de long, 1962.
SAVIEM JM 170 L, fourgon bâché de long. 6 m 60, 1967.
SAVIEM JM 200, Fourgon primeurs, lg 7,50 m, de 1967.

BENNES

BERLIET GLC 6 M3, benne transporteur 5 m3.
BERLIET GLR 8 M3, benne entrepreneur, 1964.
BERLIET GLR 8 M3 L, tribenne, de 1964.
UNIC MZ 124 CA, benne transporteur 7 m3.
MAN 1070 LI, benne entrepreneur de 9 m 30, 1962.
BERLIET GRK 10, plateau basculant 5 m.

TRACTEURS ET SEMI-REMORQUES

SAVIEM JM 200 TPE, nacelle, Telma, 1964.
BERLIET TLM 10 M2, couchette, nacelle, 1961.
SEMI-REMORQUES TRAILOR, benne rid., rab. de 7 m, 1960.
REMORQUE BAJ & FOND, 16 T, rid., rab., de 1963.

GROUPEMENT D'INTÉRÊT ÉCONOMIQUE
ORDONNANCE N° 67821 DU 23 SEPTEMBRE 67

84 ORANGE
R. N. 7 SORTIE SUD

TÉL. (90) 34-17-57
TELEX 42741

COPL CENTRE OCCASION POIDS LOURDS

Éts HERROU

20, bd Vital-Bouhot
NEUILLY-SUR-SEINE
Tél. : Maillot 16-33
et : Sablon 64-62

108, rue Hoche
BREST (Finistère)
tél. : 44-20-26
et 44-20-27

SETRA

S 12, 1963, 45 pl., porte pneum., bon état général.

MAN

1963, carr. Vetter, 49 pl. face route, radio-micro, très propre.

MAGIRUS

1963, 55 pl. siège banquette, porte pneum.

CHAUSSON

Tous types de 1956 à 1963 APH, ASH et APV.

SAVIEM

ZR 20 de 1960 et SCI de 1961, 62, 63 et 64.
SC 5, luxe de 1966 et SC 5 de 1963, ligne.
SC 5, ligne de 1968.

MERCEDES

321 HL, 1960, 1962.
302-12-R, 1967, 44 places.
406 MERCEDES, 1967, 17 places + 4 strapontins.

MOTEURS, BOITES ET PONTS :
CHAUSSON - SAVIEM - BERLIET - ETC

MERCEDES-BENZ
AUTOCARS-MARSEILLE
GARAGE PERRIER

35, boulevard EIFFEL - 13 - MARSEILLE-10e
Tél. : 42-49-25 et 47-23-14

OCCASIONS :

1 BERLIET « CRUISAIR 2 », 1969, 37 pl. tbe luxe micro-radio, sièges tissus, état neuf.
1 PEUGEOT J 7 diesel, 1966, état neuf.
1 SAVIEM SC 5, 36 pl., 1966, comme neuf.
1 MERCEDES 321 H.C. 1959, 45 pl. plus 10.
1 MERCEDES 508 B, 70, 16 pl. plus 5 strap., micro, radio.

NOMBREUX VÉHICULES A RENTRER

NEUFS :

MERCEDES - 508 D - 21 places (démonstration)

ACHAT - VENTE - REPRISE - CRÉDIT

CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF :
ALPES (04 - 05 et 06)
B.-du-R. (13) - GARD (30)
HÉRAULT (34) - VAR (83) - VAUCLUSE (84)
07 - ARDÈCHE
26 - DROME

SAVIEM

PARIS

Autocars Occasions
144, avenue du Président-Wilson
93 - LA PLAINE-ST-DENIS

Téléphone : 243-96-21 et 22

SAVIEM S 45, 67, grand luxe, sièges 66 T + 10 strapontins « Beige », double réservoir, moteur Man. Telma 4 plots, radio, micro, galerie, échelle, boîte 6 vitesses. Très bon état général. A rentrer.

SAVIEM SC 1, 62, sièges ligne 160 x 15, avec ou sans strapontins, moteur 150 cv, boîte vitesses 5 ou 6. Très bon état général.

RENAULT R 4211, 1958-59, urbains, 29 places assises, 52 debout, 1 ou 2 agents, porte AV 3 vantaux, P.M. 3 ou P. AV. 3, P. AR. 4, avec ou sans Telma 4 plots, boîte automatique R. 100, très bien chaussés. Peinture bon état.

CHAUSSON, 1959, 1961, ASH ou APH interurbains ou urbains, 45 places + 10 strap. Moteur 150 CV ou 110 Panhard.

BERLIET PHN 8, 1961, ligne 45 places + 10 strap. Telma, portes pliantes, boîte 5 ou 6 vitesses. Moteur Magic 5 cylindres, 150 CV, galerie, échelle.

FIAT 309 L, 1967, ligne, 45 places sièges ligne, dossiers sép.

BUSSING FRANCE
DÉPARTEMENT OCCASION

REPRISES SÉLECTIONNÉES
Révisées et en parfait état

Bussing tract. LS 13-11 N, 64 à 67.
Bussing LS, 11 S, 67.
Bussing LS 11-16, benne, 67.
Bussing LU 11, plat. rid. rab., 67.
Berliet GR 12, fgon bâché, 65.
Berliet GR 12, plat. rid. rab., 66.
Berliet TR 12, tracteur, 66.
Unic MK 125 L, 64.
Unic MZ 124, plat. rid. fixe, 65.
Unic MZ 86, plat. rid. fixe, 65.
Unic MZ 221, tracteur, 65.
Unic MZ 84, plat. rid. fixe, 67.
Unic P 12 RL, fourg. isoth., 67.
Unic P 270, pl. rid. rab. Telma 68
Volvo L 495, plat. rid. f., bâc. 66.
Volvo T 495, tracteur, 65.
Bedf KCC 10, plat. rid. f. bâc. 66.
Magirus 200 D, tracteur, 67.
Willème TL 101, tracteur, 67.
Mack 6x4, B 61 SX, 26 T., 65.
Diamond 6x4 typ. D 43, 60, ben. 67
Daf type 2600 D, pl. rid. rab. 63.

93 - AUBERVILLIERS
61, rue Sadi-Carnot
Tél. : 352-69-71-72-73

Citroën 600, année 1966, citerne hydrocarbure 6.000 l, volucompteur débit 20 m3, 40 m de flexible Véhicule état exceptionnel. Garage Jacques Auclert, 122, rue St-Jacques, 91 - Etampes. Tél. 494-15-61.

VENDS
Autocar BERLIET P.H.N. 10 boîte Z.F. frein électrique, 1960.
Autocar CITROEN currus CH. 14, 15 places, 1967.
Ambulance CITROEN ID 19 équipée, 1964.
REMORQUE TITAN, 12 T, 1958.
CAMION CITROEN, 5 T. 46 D. 1958.
L'ensemble bon état. S'adresser : Transports HUILLIER, 38 - VILLARD-DE-LANS. Tél. : 95-11-24.

S.M. 280, Telma plus rem. Trailor R 16 T.I.R. Excel. état 60.000 km, cause cessation activité. Brunet, 89 - Gy-L'Eveque. Tél. 9.

A VENDRE
4 bennes à ordures 16 m3, SOVEL 1 grue BONDY II sur camion 3 ponts tous terrains. Ecrire ETS MAURICE NAVE, 2, r. des Forts, 59 - ROSENDAEL.

A.V. tract. Magirus 156 D 14 FS, moteur type F 6 M 814, 19 CV, 1970, 66.000 km prix intéressant. Tél. 31 - La Remaudière - 44.

A vendre Stradair 3 T 5, plat. rid. bâché, 1966. Tél. 446-40-23, poste 42.

CENTRE NORMAND DU CAMION D'OCCASION

BERLIET

76 - FRANQUEVILLE-ST-PIERRE
Près Rouen R.N. 14
Tél. 72-25-92

STRADAIR 30, ch. cab. P.T.C. : 10.000, 1966.
GRK 10 EL, ch. cab. Telma, P.T.C. : 19.000, 1966.
GLR8 RM3 ch. cab. couch. P.T.C. 18.000, 1967.
STRADAIR 20, clt. 5.000 l. P.T.C. 9.000, 1965.
GBK 75 EL, plat. rid. bâché, P.T.C. 16.000, 1965.
GBK6 EL, fourg. tôlé, P.T.C. : 12.500, 1964.
GBK 75 EL, fourg. isoth. P.T.C. : 13.000, 1966.
GR 12 EL, fourg. bâché, P.T.C. : 19.000, 1965.
JL 20 NL fourgon tôlé Telma, P.T.C. 19.250, 1960.
GLC 6 NL, benne, P.T.C. : 14.500 1964.
GLR 10 M3 L, benne grue, P.T.C. 19.000, 1967.
GLM 12, 6 x 4, 1 benne, P.T.C. : 26.000, 1965.
DIAMOND 6 x 6, benne, P.T.C. : 26.000, 1967.
WILLEME RD 201 N, benne alu, P.T.C. : 26.000, 1967.
STRADAIR 20 T tracteur, P.T.C. 17.500, 1967.
LPS 1920, tracteur, P.T.C 35.000, 1965.
JM 240 T, tracteur, P.T.C. 35.000, 1966.
TCK 8, tracteur, P.T.C. : 25.000, 1967.

Pneus 900x20 nf 250 F occ. 120 F. Alonzo, 15, Palissade, Montpellier.

A vendre Tracteur Unic T 200, de 1968, S.-R. avec citerne Fruehauf 30.000 l, 4 compart. Tracteur Unic T 200 agr. de 1968, S.-R. av. citerne Fruehauf 30.000 l 8 compart. Ecr. revue n° 9.440.

A.V. 2 tracteurs Mack R 615 T, 1968, S.A.V.I.A. Z.I., 17 - St-Jean-d'Angely. Tél. 13 - 257 et 259.

Vends plusieurs Tracteurs Bussing 63-64, LS 13 11 N. Certains excellent état. Autres pour récup. Cabine, moteur, boîte pont ou divers.
Transports Paul Gouverneur, 35 - Châtillon-sur-Seiche.

A vendre S.-R. Trailor 2 essieux 11 m fourgon et rid. rabat., av. col de cygne. S'adr. Pradon, 50, rue du Cheval, Montferrand - 63. Tél. 91-23-03 (73).

ALPES POIDS LOURDS

Route Nationale 6
St-ALBAN LEYSSE

SEMI-REMORQUE KAISER, benne, 1967.
SEMI-REMORQUE TITAN 11.80 m, plat. bâché, 1969.
SEMI-REMORQUE TRAILOR 11 m, plat. bâché, 1965.
SAVIEM JL29/L, benne arrière, 1964.
SAVIEM S-7/C, benne arrière, 1965.
SAVIEM JM200/2XL, châssis cabine, 1967.
SAVIEM JL20/200TT, tracteur 35 T, 1964.
BERLIET GLR8/M3NL, benne arrière, 1968.
FIAT 682/T3, tracteur 35 T, 1965.

Choix important de porteurs 19 T, toutes marques
100 véhicules disponibles
Exposition permanente

CHAMBÉRY (Savoie)
Tél. : 34-23-98

BERLIET

GAK 60 N, 65, ben. tranap.
GLR 8 M3 L, 64, ben. tranap.
GLR 8 M3 L, 64, ben. tranap. relais.
GLR 10 N, 66, ben. tranap.
GLR 8 M2 L, 62, ben. entrep. relais Telma.
GLR 8 M3 N, 65, ben. entrep. relais Telma.
GLM 10 RN, 57, triben., bas prix.
GAK 5 RL, 63, châs. cab.
GLR 8 MN, 58, châs. cab. p. de M.
GLR 8 M3 U.L., 62, châs. cab., 6 vites. Telma.
GR 10 E.L., 69, châs. cab. Telma.
GAK 5 L, 59, plat., ridel. bâché.
GBK 6 E.L., 62, plat. rid. bâché.
GLR 8 M2 UL, 62, plat. rid. bâc.
GCK 8 UL, 62, fourgon bâché.
GRK 10 EL, 66, fourgon bâché, Telma.
GLR 8 L, 54, citerne hydro-9.000 l
GLR 8 M E.L., 61, porte-fers.
TLC 8 RM 3 B, 66, tract. flex. P.T.R. 19 T.
GR 12/TR 12 N, 65, tracteur, relais.

DIVERS

RENAULT R. 4246, 64, benne transp.
SAVIEM JL 29 N, 67 ben. transp.
SAVIEM JM 200 L, 66, fourgon bâché.
SAVIEM JM 240 XL, 68, fourgon bâché.

GARAGE de VILLETTE

49, av. de Rochetaillée.
B.P. 22 - ST-ETIENNE.
Tél. 33-79-85

A vendre TRK 10, 1963, cabine incendiée. Ecr. n° 9.519.

A VENDRE OM 34 C, septembre 1970, fgon, 19.000 km. Parfait état
P.L.M. - 72 - CHAMPAGNE.
Tél. 29-50-57 +

A.V. ou à louer 2 semi-bennes 16 m3 sorties de 1970.
Tél. 733-46-60.

A VENDRE

BERLIET GBH 12, 6 x 4, 1968, benne arrière. C.U. 15 T.
GLM 12, ch. cab., Telma, 1968.
GCK 8 EXL, 1962, ch. cab.
UNIC P 200, 6 x 4, 1969, benne arrière. C.U. 15 T.
P 200, 1969, Savoyarde 6 m 70. Telma. P.T.C. 19 T 400.
MERCEDES LP 608, fourgon déménagement.
406. P.T.C. 3 T 500, fourgon primeurs.
MAN 1080 H, 19 T 400, Savoyarde, 1966, 7 m 50.
SAVIEM SM 7, fourgon 5 m 40, 1968.
S 7 frigo, moteur échange standard.
SG 4, ch. cab.
SG 2, diesel. P.T.C. 3 T 500, cochonnière.
Semi-tribenne TRAILOR P.T.C. : 29 T.
SOCIETE DES GARAGES ROBIN
Route de Paris, MAYENNE (53)
Tél. : 830

A vendre :
Tract. MAGIRUS Pluto 200 D 18, 1966, 35 T. Moteur éch. stand. Bon état général.
Saviem JL 23, 1961, citerne carbur. 7.000 l, tout équipé, b. état.
Semi-remorque Fruehauf, citerne carbur. 19.000 l, 6 cpts, ét. moyen.
R.P.L., 14, Route de Vouillon, 36 - ISSOUDUN. Tél. 12-12.

Tracteur MAN 10 215 de 1968.
Tracteur UNIC T 270 de 1968.
Semi-benne 29 T.
Nombreux porteurs 17, 19 T avec benne et tribenne.
UNIC P 12 R, tribenne, de 1971.
Choix important, nombreux camions tous tonnages toutes carrosseries. S.O.M.A.T. R.N. 10 - CHAMBRAY-LES-TOURS (37).
Tél. 56-91-32.

HENSCHEL HS 26, 6 x 4.
Malaxeur REX 6 m3.
DOURLENS, 62 - LABUISSIERE.
Tél. 26-44-13.

SEMI-BENNE, alu avec tracteur MAN 10215 de 1968. L'ensemble en parfait état.
Prix H.T. ..... F 61.000
SEMI-BENNE 29 T P.T.R. Bon état.
Prix H.T. ..... F 17.000
Choix important de porteurs 17 à 19 T, en benne et tribenne, et tracteurs.
S.O.M.A.T., R.N. 10,
CHAMBRAY - LES - TOURS (37).
Tél. 56-91-32.

A VENDRE

Unic MZ 222 CAL, 1966, plateau rid. bâché.
Saviem JM 70 XL, 1966, plat. rid. bâché.
Saviem JM 240 XL, 1966, plateau rid. bâché.
Bedford KGL 5 EL, 1966, châssis cabine.
Saviem JM 240 TT, 1965, sellette.
Berliet TLM 12, 1967, sellette.
Mack-Bernard TD 211, 1965.
Unic T 270 A, 1969, sellette.
Bedford RSHC 5, 1967, 4 x 4, benne.

Garage MANTELLO,
38 - ECHIROLLES.
Tél. (76) 09-00-09.

A VENDRE

UNIC tracteur T 11 (27 T), 1966.
UNIC tracteur T 270 (35 T), 1968.
UNIC 6 x 4 (26 T), 1965.
UNIC P 12 (17.800 T), 1967, benne.
UNIC MZ 97 L (17.800 T), 1964, benne rabattable.
UNIC MZ 97 N (17.800 T), 1965, benne. En parfait état.
EVREUX POIDS LOURDS.
Tél. 33-14-65.

TRES BONNES OCCASIONS A VENDRE

1 remorque tribenne, PTC 16 T, 1966.
1 remorque rid. rab. PTC 13 T.
1 semi-rem. Savoyarde FRUEHAUF, PTC 29 T, 11 m, 1966.
1 semi-rem. plateau nu, PTC : 29 T, 11 m, 1965.
1 semi-rem. citerne CODER 30 000 l, 4 comp., 1963.
Ets ERNWEIN & FILS,
67 - STRASBOURG ECKBOLSHEIM. Tél. (88) 36-83-00.

A VENDRE

REMORQUES porte-engins 6 T et 12 T.
SEMI-REMORQUES porte-engins 15 T, 18 T et 45 T.
ETABLISSEMENTS JEAN NICOLAS & FILS, 89 - CHAMPS-SUR-YONNE.

VENDONS :

TRACTEURS

BEDFORD KGA 5, 1967.
UNIC PZ 74 TCA, 63 à 65.
BERNARD TD 150, TD 180, 60 à 63.
MACK B 61 T, 65 et 66 - R 609 T, 67 et 68 - EFT 35, 66 et 67.

CAMIONS

UNIC MZ 36 CA, 62 à 66 - P 8 - P 9, 66 à 68.
Ces UNIC sont équipés pour le transport de gaz propane en vrac de 4 T à 6 T de charge utile, et sont auto-dépoteurs.
RENAULT R 4146, 1952, moteur neuf.
BERNARD 150MB25CC653, 1956, citerne 16.000 l.
19 D 150 53, 1962, citerne 14.000 l.
19 D 150 53, 1956, citerne 12.000 l.

SEMI-REMORQUES

FRUEHAUF CCP 55, 65 à 68, citerne à gaz 20.
MIC POD 33 H, 60 à 66, porte 22 palettes de bouteille Gaz.
NCH 3024 S, porte 12 palettes.
Tél. heures bureaux (40) 70-06-94, St-Nazaire (44).

PHILIBERT

SCANIA - G.M. - BAJ ET FOND

TRACTEURS

BERLIET TLM 10 M2, 1964, 25 T.
HENSCHEL HS 19, 1965, 35 T.
MAGIRUS PLUTO 200 FS, 1963, 35 T.
SAVIEM JL 20/200, 1963, 35 T, mot. Henschel.
SAVIEM JM 200 TT, 1965, 35 T.
SAVIEM JM 240, 1967, 35 T, Telma.
SCANIA L 76, 1968, 35 T.

PLATEAUX ET FOURGONS

BERLIET GR 12 ex lg, 1966, 19 T 400, fgon tôlé 8 m Telma.
BERLIET GRK 10, 1967, 19.450 T, fourgon bâché Fréjat, très bon état, Telma.
BERLIET GAK 5, 1962, 9.300 T, fourgon tôlé.
BERLIET GLC 6 M3, 1964, 14.500 T, fourgon frigo.
FIAT 619 N, 1967, 19 T, caisse sav. 8 m. Très bon état.
FIAT 650 E C, 1964, 10.500 T, plateau brasseur.
MERCEDES L 319 D 39, 1965, bétaillère.
SAVIEM JL 20/200, 1964, 19 T, plat. nu, mot. Henschel ent. rév.
SAVIEM JM 170, 1966, 19.500 T, caisse sav. 7 m, Telma.
SAVIEM JL 29 ANA, 1966, 18 T, châs. cab. Telma, mot., rév.
SAVIEM JL 20/200, 1963, 19.450 T, caisse sav. Telma, impec.
SAVIEM JM 200 L, 1965, 19.250 T, plat. bâché, Telma.
MERCEDES 319 D, 1965, 3 T 900, bétaillère.

BENNES

BERLIET GLR 8, 1958, 16.500 T, benne Marrel, tr. bon état.
UNIC MZ 124, 1965, châssis benne.
SCANIA L 85/54, 1969 T, tribenne.
SAVIEM MAN 1969, 26 T, benne arr. Marrel.
SAVIEM JL 29, 1963, 17 T, 5, benne transp.

CENTRE OCCASIONS POIDS LOURDS

32 rue Salomon-Reinach - LYON 7e - Tél. (78) 72.14.05 + 06

GARAGE ESCHENLAUER

71, route du Rhin
67 - STRASBOURG-ILLKIRCH (BAS-RHIN)
Tél. : 34-86-16 ou 34-95-58

CONCESSIONNAIRE "NÉOPLAN"

Service vente et après-vente assurés dans toute la France

VEHICULES D'OCCASION — TOUTES MARQUES

A VENDRE : CARS MERCEDES et SETRA

SETRA S7, 1966.
SETRA S9, 1960, 9 rangées.

O 302, 1966, OM 327, 11 R.
O 302, 1966, OM 327, 12 R.
O 302, 1966, OM 327, 9 R.
O 302, 1965, OM 352, 10 R.

321 HL, 1964, OM 352, 11 R.
321 HL, 1963, OM 352, 10 R.
321 HL, 1961, OM 321, 10 R.
321 HL, 1961, OM 321, 11 R.
321 HL, 1962, OM 352, 11 R.
321 H, 1960, OM 321-9 R.

0317, 1959, Transports URBAIN (110 places).
0322, 1962 (35 pl. + 40 debouts).

Pièces neuves et d'occasion TOUTES MARQUES (échange standard, moteur, boîte, etc.)

SAVIEM

SAVIFRANCE LILLE
Route de Vendeville Faches Thumesnil
Tél : 53.33.95 53.34.95
Télex : 12.302

UNIC T. 270. 1967, tracteur 35 T équipé d'une grue Tracma 5.000
SAVIEM JM 200 T. 1965, tracteur 35 T.
HENSCHEL 4 S 19 TS. 1965, tracteur 35 T.
SAVIEM SM 240 T. 1965, tracteur 35 T. pneus et sellette neufs.
SAVIEM S 8 T. 1965, tracteur 19 T.
CITROEN P.D.T., 1967, tracteur 18 T 5.
VOLVO 495 T. 1964, tracteur 35 T.
SAVIEM JM 200 XL. P.H.R.B., 1965, 19 T.
SAVIEM JM 170 XL. P.H.R.B., 1965, 19 T 600.
BEDFORD EPR. 3. 1968, fourgon isolé, 11 T 300.
BERLIET G.R.K. 10. 1965, fourgon bâché, 19 T.
VOLVO F. 84/87, 1969, P.H.R.B. 10 T 950.
SAVIEM SG 5 D. 1969, benne rid. rab., 4 m 30, 7 T 300.
SAVIEM JL 29. 1963, benne rid. rab., 5 m 50, 17 T 250.
SAVIEM 57 XL. 1967, C/C 10 T 950.
SAVIEM SG 4 N. 1970, C/C 5 T 950.
GRUE TRACMA 5.000 AXL.

PUBLICIS J 857

Vds cam. frigo Mercedes LP 1923, état neuf avec Thermo-King et susp. viande Transp. Clerc, 47 - Passage d'Agen. Tél. 66-22-33.

Vend Saviem SM 240, oct. 68, cause cessation. Tél. (78) 40-34-10.

A vendre treuil Bernier. Transports Boucard, 17 - Courçon.

A VENDRE

1 **SAVIEM** JL 20, benne AR, très bon état.
2 **CITROEN** 23/45, plateau laitier, très bon état.
1 **SAVIEM** JL 29 XL, 1964, bétaillère, bon état.
1 **BULL CONTINENTAL**, 1968, ADC 6.
1 **SAVIEM** JM 200 L, 1967, portebull, avec grue Tracma type 5.000 ZXL, charge maxi : 3 T. S'adresser : **GARAGE THUE**, 61 - **LE THEIL/HUISNE**. Tél. 118.

EXCEPTIONNEL VENTES

Camions BERLIET

GR. 12, PTR 19 T. avec Caisse Chereau. Frigorifique 8.10 x 2.25 x 2.40 et Groupe Thermo King RT. 30. Compresseur neuf. Telma C. 160, très bon état. Année fabrication 1968.
Tak. 8, PTR 21 T., année 1969, très bon état.
Tr. 12, PTR 35 T., année 1967, très bon état.

Camions SAVIEM

SG2.R.35, PTR. 3 T. 5 avec caisse Chereau. Frigorifique et Groupe Satam. Véhicule entièrement refait, état neuf. Année 1967.

S.O.V.A. 5, rue Achard, 33 - **BORDEAUX**.
Tél. : 29.10.86 29.11.35

"A VENDRE : VÉHICULES USAGÉS"

KRUPP LF 806
186 cv, V6, cabine amovible, 6.500 kg, année de construction 1967.
HENSCHEL HS 120 T
150 cv, benne, 6.000 kg, année de construction 1960.
SCANIA LB 76 D 35
255 cv, tracteur, 12.170 kg, année de construction 1966.
HENSCHEL HS 19 TS
192 cv, tracteur, 9.900 kg, année de constr. 1964.
DAIMLER-BENZ 16/24
240 cv, plateau à ridelles, grande cabine, état neuf, année de construction 1971.
M.A.N. 15.230
230 cv, tracteur, 14.800 kg, année de constr. 1968.
BUSSING BS-16-L
240 cv, tracteur, 9.400 kg, année de construction 1969.

SCANIA
Generalvertretung für das Saarland Rhein-Maas
S. u. S. GmbH. Abt. KFZ - HANDEL
6610 Lebach/Saar
Dillinger StraBe 120
Telefon : 0 68 81 - 28 42 Telex : 44 57 24 KFZ Lb.

BERLIET GLR 10 m3, année 1968, PTC 19.000 kg. Plateau ridelles, bâché.
SAVIEM JM 170, année 1966, PTC 19.000 kg. Plateau ridelles bâché ultra long Telma.
MERCEDES-BENZ L 911, année 1966, PTC 9.500 kg. Plateau ridelles bâché. Tir.
SAVIEM JM 240, année 1966, PTC 19.000 kg. plateau ridelles bâché.
SAVIEM SM 12, année 1968, PTC 17.500 kg, benne arrière ridelles rabattables.

ETS CRAEYE S.A.
10 - **BREVIANDES**
Tél. : (25) 43-29-97

Mercedes 608, trac. 1969, 3 circuits sellette. 929-87-19.

Moteur Man type D 2146 MI av. boîte ZF 3.000 F. **Largentier**, 54-Cirey-sur-Vezouze. Tél. : 268.

A.V. Jeu complet, banquettes pour car SC5. Etat moyen. 800 F. F. Ledermann. Gare routière. Libourne-33. T. 51-19-28.

Berliet 6 x 4, benne, entrepren. 1967, état except.
Berliet GLR, 8 m3, benne transp., 1963, bon état.
Recherchons 6 x 4, bon état 62-64.
TVI RN 9, 03-Le Mayet-d'Ecole. Tél. : 6 ou 93-24-77. Clermont-Fd.

A vendre OM 34R, plat. rid. bâc. conviend. pour petites livr., mot. neuf, état génér. moyen. 8.000 F TTC (soit arg. — 20 %). Mirand 10-Crancey. Tél. 52.

BERLIET

Strad. 20. Pl. Rid. bâch., 9 T., 1966.
GBK 6. Fourg. Alu., 12 T. 5, 1963.
GLC 6 El. Ht. rid. bâch., 14 T.5, 1962.
GLR 8 RN, benne, 16 T. 5, 1961.
GLR 8 M2. Fourg. bâch., 17 T., 1962.
GLR 8 M3. Benne TP, 17 T 5, 1965.
GLR 10 M3. Benne A. rid. 19 T., 1966.
GRK 10 Savoy. Acier, 19 T., 1963.
TLC 8 M3, sellette, 24 T 9, 1969.
PM4. Malax. Rex 4M3, 1963.
GBH 12, 6 x 4, 5 S 60, 26 T, 1968.
GBH 12, 6 x 4. Benne, 5 S 60, 26 T., 1969.
Unic MZ 97. Benne, 17 T 8, 1965.

GUILLUMMETTE et Cie
20, rue de Clermont
60 - **COMPIEGNE**
Tél. : 440.07.00

Pressé, vends OM sept. 69. Parfait état. **Mussotte, Cadouin**, 24.

CAMIONS MARCHE 41

BERLIET, GAK 50 N de 65, Fourg. GCK de 62, plat. bâché.
CITROEN HY Fourg. Ess. de 59-60 et diés. de 64. 23 P. et 23/35 plat. U. 55, ben. ar.
DAF, V. 1600 DD 4 x 4, ben. ar. de 64.
FIAT, 600 T. Fourg. de 70 et 682 N (L7 T.). Tri-ben. de 65.
HANOMAG, F.25 de 71. Kurier, Plat. de 63-64. F.45. Chas. Cab. de 69. F.65. Ben. ar. de 68.
O.M., 36 c. Fourg. Prim. de 68 et 34 R de 68. Fourg. Déménag. 30 m3.
PEUGEOT, 403, Ctte Plat. Diés. de 64 et 404 plat. Diés. de 68. J.7. Ess. Fourg. de 66 et double cab. plat. de 67.
RENAULT, 2.5. Plat. bâché de 64.
SAVIEM, S.M.5 de 69, châs. cab. SM8. Tracteur de 69. JL. 29 X L de 64 Savoyarde.
WILLEME TL 201 HC de 64.

ETS SAUSSET,
av. Maunoury, 41 - **BLOIS.**
Tél. : 78-09-06

BEDFORD, bennes 4 t. 5 et 6 t. 5 ut.
BEDFORD, bétaillère 6 t. ut.
BEDFORD, plateau 6 m 50, 8 t. PTC.
BEDFORD, KGL 67, 11 t. PTC.
BEDFORD, KDL Fourgon, 8 t. PTC.
UNIC, bétaillère 4 t. 5 ut.
HANOMAG F. 45, 68, 2 t. 5 ut.
SAVIEM, S.6. 67, 5 t. 5 ut.
SAVIEM, tracteur JM 240, 35 t. et nombreux camions, bas prix.

C.A.T.
260, av. Maginot, **TOURS** - (2.
Tél. 53.86.51, 52 et 53

SAVIEM - CHATEAUBRIANT
NOTRE SELECTION

FIAT 625 N, 1968, diesel, plateau ridelles bâché.
FIAT 616 N, 1969, diesel, PTMA, 3,5 T, plateau ridelles.
OM 45, 1966, diesel, bétaillère.
SAVIEM SG 4 DL, 1967, bétaillère Blond-Baudouin, parfait.
SAVIEM SG 2 L 35, 1969, essence, benne, exceptionnel.
Tracteur Forestier **MERCEDES**, Type 411.110, 1964.

S A V I E M
La Ville-en-Bois
44 - **CHATEAUBRIANT**
TEL. : 684-275

A V. Camion Unic, C.A.M.Z., 124, 19 T, année 1963.
Charge utile 11.000 kg. Benne 5 m.
H. Hiesiger, 67 - **Haguenau**
56, rue des Fougères

Vds caisse primeur débâchable, bon état origine sur **Daf 2600**, 7.5 x 2.38. Tél. 33 à Chalais - 24.

A vendre cause maladie SM 240 T 35 T. de 1969. Urgent.
Ecr. revue qui transm. n° 9.580.

A VENDRE MOTEURS DIESEL
entièrement rénovés et garantis 6 mois

CUMMINS
O.M.

Pièces détachées Cummins et OM Fiat

Etablissements T. DEBARGE
28, rue des Trois-Bornes, **PARIS-11e**
Tél. 357-90-84

CHARIOTS ET GRUES

OM
FIAT

Grues
FASSI - PESCI

Neuf et occasion - Vente et location
SOMAT - RN 10 - 37 - CHAMBRAY-lès-TOURS
Tél. (47) 56-91-12, 56-93-48

PIÈCES DÉTACHÉES

TOUTES PIECES ET ORGANES
UNIC et SAURER
MOTEURS - BOITES - PONTS
Révisés ou en l'état
TOUTE LA TOLERIE
cabines, carrosseries, calandres, radiateurs, Telma.
SLEZAK, 8, rue Jules-Bregère, 92 - BOULOGNE, Pont-de-Sèvres
Expéd. express. Tél. : 605-70-72

Ttes pièces détachées allemandes
IMPORTATION DIRECTE
MERCEDES, HANOMAG, HENSCHEL, BUSSING, B.M.W. etc.
Organes, moteurs, ponts, cabines, etc.
LION POIDS-LOURDS
B.P. 127, 57 - FORBACH.
Tél. : 85-21-20.

UNIC - O.M.
STOCK PIECES ET ORGANES
MARTIN, 51, rue de Verdun
92 - SURESNES - Tél 506-14-20

MAGIRUS - DEUTZ
POIDS LOURDS SERVICE
Pièces détachées - Réparation
67, av. Vx-Chemin-St-Denis
92 - Gennevilliers - Tél. 733-46-63

UNIC
Moteurs, boites, ponts, cabines, portières, radiateurs, démarreurs, dynamos, pour tous modèles UNIC récents et anciens.
SOMAT, R.N. 10
CHAMBRAY-LES-TOURS (37)
Tél. (47) 56-91-12 - 56-93-48

MERCEDES
HENSCHEL-MAN
MAGIRUS - HANOMAG - KRUPP
Ts éléments de démontage véhic. importation. DOURLENS, 62 - LABUISSIERE, T. 26-44-13 - Béthune

UNIC OM FIAT
TRÈS IMPORTANT STOCK
Pièces et Organes occasion
Véhicules anciens, récents, tous types
Expéditions dans toute la France
Éts GARNIER
56, rue Lefebvre-d'Orval
B.P. 174 — 59 - DOUAI
Tél. : 88-76-65

DODGE FARGO
PERKINS, G.M.C., JEEP
STOCK COMPLETS PIECES
Echange moteurs et organes.
Expédition le jour même.
IMPORTATEUR DISTRIBUTEUR
15, r. Dantzig, Paris (15e) S.F.A.
Tél. 532-56-13 (3 lignes)

Toutes pièces BERLIET
OCCASIONS RÉVISÉES
CABINES - BOITES - PONTS - MOTEURS
TOUS TYPES
CATRA
Route de Strasbourg, COLMAR
Route de Mulhouse, RIXHEIM
Concessionnaire BERLIET
Tél. 41-52-44 - Télex 88-639
46-25-80

A céder pour Fiat 311 ou 650 E Organes ét. neuf : pont AR, B.V. Direction, essieux, freins, etc. Ets FRANCHIOLO, 15, av. de Lyon, 73 - CHAMBERY.

ASSURANCES

Facilités et conditions spéciales à tout membre de la F.N.T.R. pour toutes les assurances T.P.M., responsabilité civile.
S'adresser au Cabinet Ginisty, Pavillon Pissaro, Résidence Dauphine, 78 - Louveciennes. Tél. : 969-77-47 (le matin seulement).

TRANSPORTEURS ROUTIERS
Groupez toutes vos assurances auprès de techniciens AVERTIS. Conditions avantageuses notamment :
VÉHICULES ACHETÉS A CRÉDIT
- Assurances « DOMMAGES » au véhic.
- Assurance « DECES » du souscripteur.
- Assurance « INVALIDITE » accident ou maladie du souscripteur

par police spéciale F.N.T.R.
MARCHANDISES TRANSPORTEES
- Assurance par compagnie spécialisée.

Cabinet de THUBERT et MORLET
10, rue du Départ
95 - ENGHIEN-LES-BAINS
Tél. 964-45-20

ÉCHANGES

Echangerait semi isotherme, bon état, contre savoyarde 12 m min. Ecr. revue n° 9.441.

LOCATION

Groupe d'importance nationale recherche pour location exclusive au départ de Paris
Artisans possédant matériel couvert en zone longue, camion P.T.C. 19 T, grand volume ou attelage P.T.C. 35 T. remorque savoyarde maxi-code.
Ecr. N° 3.509 Publicités Réunies, 112, bd Voltaire, Paris-XIe q. t.

AFFRETEMENT

Recherchons camions 11 tonnes de charge utile pour travail régulier sur PARIS - LYON ET RETOUR préfér. rid. rabat., contrat envisageable. Ecrire à Société IMMOTRANS, 25, rue Marc-Séguin, PARIS-18e.

On demande des chargements pour voyage de retour, Paris-Londres. Camions de transport de meubles, de grandes capacités, disponibles chaque semaine. Prix concurrentiels. S'adresser à M.P. Davis & Sons Ltd., Cobourg Wharf, Cobourg Road, Londres, S.E.5, Angleterre.

TRANSPORTS

Prenons en location avec chauffeur Tracteur seul ou ensemble citerne 35 T. Travail assuré, minimum 6 mois à partir de septembre. Sté Carburants T, 75, av. Vieux-Chemin de St-Denis, 92 - Gennevilliers - Tél. 733-46-60.

CAMIONS-CITERNES pétroliers 10 à 15.000 l. Transporteur-loueur recherché pour contrats 6 mois oct. à mars. Bonnes conditions de prix. Garantie d'utilisation. Ecr. revue n° 9.251.

DONNONS EN LOCATION : Semi-remorque Savoyard TIR 29 T Semi-remorque Benne, 1960, 29 T S.-remorque citernes 25 à 30.000 l. C.T. 76, av. Vieux-Chemin-de-St-Denis, 92 - GENNEVILLIERS. Tél. : 733-46-60.

Recherchons artisan avec véhic. isotherme ou frigo 1 T 5 à 1 T 8 utiles, pour livraisons région Paris. Contrat annuel. Ecrire journal n° 9348.

Recherche artisan possédant tracteur pour traction remorque PTR, 16 T. et connaissant bien le port de Rouen. Téléphoner à : 352-75-80.

Ent. de transport Chateauroux disposant semi-remorques de 15 T PTR, recherche artisans avec tracteurs 19-21 T. Garantie 10 000 km/mois. Adresse : Soler Seguin, Argenton, B.P. 30. Tél. 633.

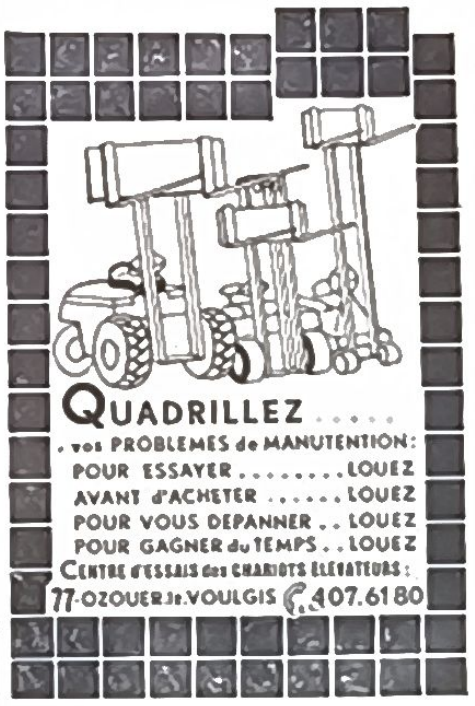
Recherchons pour contrat longue durée transporteur av. 3 T pr camionnage. Tél. 726-59-00.

Cherche urgent transporteur pour tracter semi-remorque citerne pulvérulent, départ St-Quentin (Aisne) pour rég. Parisienne et Normandie. Possibilité contrat locat. Ecr. journal n° 9.437.

URGENT. RECHERCHONS quartier Porte d'ORLEANS ou prox. confrère disposant 50 à 100 m2 pour entreposer marchandises et pouvant effectuer livraisons sur RÉGION PARISIENNE. CONDITIONS
S'adr. TRANSPORTS POUMEAU, Route de Bordeaux.
MALARD - BRIVE - 19.

J. B. INTERNATIONAL recherche ensemble camion-remorque ou semi-remorque 35 tonnes, trafic international, poss. contrats Pour rendez-vous, tél. : 929-29-91.

SOCIETE DE TRANSPORTS SUD-EST recherche transporteurs possédant véhicules 20 T agréés T.I.R. pour Trafic International. Ecr. revue n° 9.432.



Ouvert en Août

ACHETEURS

AUTOCARS RECENTS TOUTES MARQUES
de 13 à 60 places
PAIEMENT COMPTANT
Ecrire : E1S HERROU - B.P. 433 - BREST (29 N)
ou 20, bd Vital-Bouhot, 92 - NEUILLY-SUR-SEINE

VÉHICULES ET MATÉRIELS (Achats)

Concessionn. Utilisateurs

vos reprises, vos ventes

CAMIONS-
TRACTEURS
DUMPERS

Mack TRUCKS

PAIEMENT COMPTANT

VENTE
PIÈCES DÉTACHÉES
ORIGINE et OCCASION

R.A. B.P. n° 3, 94 - THIAIS
726-28-60 et 677-33-31
TELEX 26.934

ACHETONS

FUTS VIDES

GOUX S.A.

218, boulevard Félix-Faure
93 - AUBERVILLIERS - 833-10-28

Sommes acheteurs camions UNIC récents et anciens même accidentés.
SOMAT, R.N. 10
CHAMBRAY-LES-TOURS - 37
Tél. (47) 56-91-12 - 56-93-48

ACHETONS COMPTANT

TOUS MATERIELS
SAVIEM
MEME ACCIDENTES
HUTIN PARIS POIDS LOURDS
9, bd de Levallois prolongé
92 - LEVALLOIS
Tél. 270-62-42 et 68-40

Achetons Tracteurs MAGIRUS 210 ou 230 D 19 FS ou S. Sté Carburants T, 76, av. Vieux-Chemin de St-Denis, 92 - Gennevilliers. Tél. 733-46-60.

ACHETONS COMPTANT

ACCIDENTES UNIC RECENTS
Martin, 51, rue de Verdun
92 - Suresnes - Tél. 506-14-20

FIRME HOLLANDAISE RECHERCHE

tracteurs et camions

DAF et VOLVO
1968, 1969, 1970, 1971

PAIEMENT COMPTANT
PRIX HORS T.V.A.

Adresser les offres à

KLEYN'S AUTOBEDRIJF N.V.
B.P.3 à VUREN (Pays-Bas)
Tél. (19.31) 18.30.82.03
Télex 47867 Kleyn NL.

ACHETONS COMPTANT

Tous Camions et Organes UNIC
même accidentés ou gagés
SLEZAK, 8, rue Jules-Brégère
92 - BOULOGNE. Tél. : 605-70-72

Maison de transport est acheteur : SM 200, SM 240, SM 280 accidenté. Bonafini Frères, 4, rue Gal-Moulin 14 - Caen.

Sommes acheteurs
Paiement comptant

BERLIET
TR 12, 67 à 71.
GR 12 E.L., 1968 à 1971.
TAK 8 et TAK 160.
TLR 250.
GR 10 et GR 200.
GAK et gamme K de 65 à 71.
GLR 8 M3 et GLR 10 M3, benne et tribenne.
GLM 12, 6 x 4 et GBH 12, 6 x 4.

SAVIEM
SM 240, porteur et tracteur.
SM 170, porteur.
SM 200, porteur

MERCEDES
LPS 1924, LPS 1923 et 1920.
LS 1923 et 24.
LP 1923 et 24.
LP 1113 et 1013.
LP 608.

S.T.V.O. R.N. 10
37 - Chambray-les-Tours
Tél. 53-72-58 et 56-90-66

Recherche une semi-remorque à benne 2 essieux, 29 T P.T.C. avec caisse aluminium, largeur : 7.50 m envir. Pellegrin, 04-Annot. Tél. 19 et 92.

Recherchons s. remorque hydrocarbures 30.000 l cloisonnement permettant 26.000 l. Transports Izaret, 87 - St-Junien. T. 02-17-63

Achetons comptant tracteurs MERCEDES type LS 332 B et 1920 (même accidentés). Vigouroux, 84, allées P.-Riquet, Béziers (34). Tél. : 28-71-53.

Achetons semi-remorque Citerne Inox, 24 m3 avec réch. en bon état. Faire offre revue n° 9.538.

Recherche Ponts Z.F. occasion pr Magirus. Transports Boucard, 17-Courçon.

OUVERT EN AOUT

WILLEME 6 × 4

RD 202, 12-64, 26 T tot., boîte ZF + relai Sinpar. Très bon état. Moteur 30.000 km. Prix : 58.000 F HT.
RD 202, 12-67, 26 T tot., boîte ZF + relai Sinpar. Très bon état. Moteur 60.000 km. Prix : 55.000 F HT.
RD 201, 64, 26 T tot., benne 10 m3, boîte ZF 13 vit. Bon état. Prix : 28.000 F HT.
RD 201, 64, 26 T tot., bonne mécanique, benne ridelles rabattables. Etat moyen. Prix : 15.000 F HT.
RD 201, 62, 26 T tot., benne 10 m3, état moyen. Prix : 12.500 F HT.
K 215 C, 56, 6 x 4, benne. Pour carrières. Etat de marche. Prix : 10.000 F HT.
LD 610, 63, 19 T tot. Moteur 190 CV, boîte ZF. Tribenne Marrel. Système de remorquage. Après visite. Prix : 22.000 F HT.

R.A. LE MARCHE FRANÇAIS DU MATERIEL
273-277, route de Fontainebleau, 94 - THIAIS
B.P. n° 3 - Tél. : 726-28-60 et 677-33-31

Achète tracteur + semi 22 T ut. avec carte A, zone longue en location pour 2 ou 3 ans. Ecr. au journal n° 9.577.

Suis acheteur moteur Henschel, bon état pr cam. JL 20/200 XL. Faire offres Transports Robin, 17 - Bourgneuf.

PARTICIPATIONS

Cherche participation dans aff. de transport avec activité rég. ouest, sud-ouest en particulier. Urgent. Ecrire revue n° 9556.

AUTOCARS VENTES ET ACHATS

A.V. cars VAN HOOL
un 340, de 60 places, 1967.
un 320, de 56 places, 1967.
un 625, de 21 places, 1967.
Ecr. revue n° 9.389.

A vendre autocars Mercédès O 321 H et O 321 HL de 1958 et 59, bon état général, et 406 de 1968. Ecrire Cars Le Monnier, rue du Mt-St-Michel, 61 - Domfront.

A.V. Car Mercedes 321 H, 1960. Moteur neuf. Carrosserie moyenne. Bas prix. Gerphagnon - 43 - Tiranges. Tél. 16.

Vends car Mercedes 321 H, sorti 1962, 37 places, grand pare-brise, très bon état.
Ecr. revue n° 9.528.

SAVIEM SC5 Perkins 1966, 34 places et 44 places.
FIAT 314, 1966, 30 places.
BERLIET PR 250, Stradair 1968, 25 places.
Fauteuils Pullman, micro, chauffage, grand luxe, parfait état.
ESTOURNET, 52, rue Lagny, MONTREUIL. Tél. 328-82-65

Autocars Chausson

APH 2 50 et 52, Diesel 45-55 places, b. état pour scolaires, usines Berliet Diesel PLA 5 C 26-30 pl. Ligonie - Cercy-la-Tour - 58. Tél. 29.

Car Setra S7, 1967, 29 places, sièges têtières, beau véhicule, bon état, radio, micro, teintes rouge et crème, boîte vit., remise à neuf.
R. Gemminger, Saverne, Tél. 91-19-65

Car ZR 20 C 59, 45 p. + 10, T.B.E. Moteur Fulgur et boîte neufs. 25.000 F. Crédit.
Revue n° 9.514.

A.V. autocar Man 53 pl. car Wetter boîte ZF 6 vit. G.L., mot. 30.000 km. Très beau véh. Libre 1-9 - Maisonneuve, B.P. n° 6 (63) Ambert.

Vends car Chausson A.P. 52, 45 pl. + 10. Les Cars Verts, Trebeurden - 22. (96) 35-50-32.

Vends car Merc. O 302/10 R, 1966, pte pneumat. AV-AR, 140 CV inject., sièges têt., radio-micro, bon état général.
Autocars Gouy, 38 - Villard-de-Lans. Tél. (76) 95-11-29.

Vds car Saviem SC 5, 1967, 36 pl. + 6 st., parfait état méc. et carr.
Cars Rigaudeau, 85 - St-Prouant. Tél. 15.

AUTOCARS CHAUSSON APH 521, 45 pl. ligne Telma, conv. pr serv. écol. ou ouvriers.
Autobus CHAUSSON et SAVIEM urbains, véhicules cédés bas prix prêts à prendre la route.
CARS FRANCHIOLO, 15, av. de Lyon, CHAMBERY (73).
Tél. 34-05-27 (79).

DISPONIBLES DE SUITE

VAN HOOL 340 de 1968, 50 pl. + 10 strap., siège tissus. Telma, radio-micro, bon état mécan. Prix T.T.C. 79.000.

VAN HOOL, 320 de 1967, 50 pl. + 6 strap., siège skaï, Telma, radio-micro, bon état général. Prix 65.000.

VAN HOOL 320 de 1966, 50 pl. + 10 strap., siège tissus, Telma, radio-micro, état moyen. 45.000.

AUTOCARS RADICINI
Tél. : (76) 91-02-38
38 - RENAGE

SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS

recrute : Cadre Supérieur pour son siège social de :

95 - PONTOISE

moins de 40 ans, dynamique, réaliste, sens responsabilités et meneur d'hommes.
Notre Société (membre des Entreprises performantes de France) dans progression constante, sans habitudes et très ouverte aux méthodes modernes, offre un poste très intéressant et une proportion certaine.
Si vous avez volonté et capacités, adressez première lettre à :

MICHEL GORAND
14, avenue Béranger, 78 - MAISONS-LAFITTE

EMPLOIS (Offres)

Embauche de suite CHEF EQUIPE déménagem. Position agent de maîtrise. Sal. intéress. plus primes. M. GORAND, 143, rue (.-Hugo, 92 - LEVALLOIS. Tél. 270-77-29.

URGENT. Recherchons CHEF DE QUAI pour service groupage + 1000 T/Mois compétent, énergique, sens responsabilité, travail intéressant. Région Nord-Ouest Paris.
Ecr. : Berthelot, 89, rue de Gaulle, Montigny-les-Cormeilles.

Concessionnaire Unic, recherche **CHEF D'ATELIER ET MECANICIENS. Ecr. revue n° 9.405.**

Rech. magasinier dynam. permis voiture. T. B. sal. si capable. P.L.S. 75, av. Vx-Chemin-St-Denis, 92 - Gennevilliers. 733-46-60.

Sté Transport en expansion, recherche pour son Agence d'AUBERVILLIERS, **EMPLOYE** ayant plusieurs années d'expérience ds groupage toute la France et service rapide. Si capable responsabilité promotion rapide assurée. **Ecr. au jnal n° 9.444 ou téléph. 42-69-00 Lyon.**

Entreprise de Transport du Morbihan recherche :

Chef de quai

dynamique, connaiss. messagerie. **Adr. curric. vitae et photo à la revue n° 9.578.**

Transp. Rapides Messageries serv. régul. Sud-Ouest, rech. pour son dépôt Paris. Personne capable assurer serv. trafic. Réf. exigées, connaiss. métier et permis P.L. Logt assuré après période d'essai. Ecr. revue n° 9.586.

EMPLOIS (Demandes)

Cadre supérieur 41 ans
Possédant références 1er ordre France-Etranger et 15 années d'expérience. Direction commerciale, exploitation, excellent gestionnaire, organisateur. **Cherche**
DIRECTION GENERALE
Sté Transp. routiers internationaux. Location exclusive. Transp. combinés. Douanes, affrèt., group. **Rég. ind. Ecr. rev. n° 9.559.**

Chauf. routier 40 ans, disp. 1re quinz. d'août, 15 ans d'expérience chere. emploi. **Ecr. rev. n° 9.394.**

SEINE-MARITIME. Mr J., sér. référ., cadre, ch. poste de direction (Siège ou Agence) dans entreprise de transport en expansion. **Ecr. au journal n° 9.400.**

Jne cadre du transport, sérieuse expérience, dynam. et cclal, très introduit, prendrait en gérance ou envisagerait étroite collaboration en vue d'une reprise future d'une petite affaire de transp. rout., de marchand., équipée en Z.I., B. Rég. indifférente. Préf. Nord-Est. Discrétion garantie.
Ecr. revue n° 9.530.

M. 43 ans, cadre transports routiers périssables et à la demande, expér. gestion, commercial, exploitation **cherche place dans entreprise sérieuse et active.** Epouse connaissances comptabilité générale transports. Libre de suite. **Ecr. au journal qui transmettra n° 9.502.**

Cadre 32 ans, 10 ans exp. transp. route-fer, group. affrèt, qual, rel. gestion, organis., exploitat. commercial, **recherche poste responsabilités. Libre de suite.**
Ecr. au jnal qui transm. n° 9.423

Chef d'exploitation transport, tr. expér., 20 ans référ. services rapides, réguliers ou groupages livraisons. **Recherche poste similaire Paris ou proche banlieue Sud ou secteur Rungis.** Libre de suite. Ecr. au journal qui transm. **n° 9.429.**

REPRÉSENTANTS

Rech. représentant démarcheur qualifié. Déménagements Gibergues, 208, av. du Maine. **Paris-14e Tél. : 566-57-01.**

AMBULANCES

Vends fonds ambulances 4 voit. Rapt fiscal 8 U + agence ville face clinique. **rég. Sud-Est.**
Ecr. n° 9.418.

LOCAUX

P. DUFFOUX 20, rue Léningrad (8e) **LAB. 05-96 et 71-79.**
Ventes - Locations - Transactions

LOCAUX - USINES TERRAINS

SOCIETE cède local sis « **LA JOLIETTE** » **MARSEILLE,** 1 pas de porte avec bail, 2 bureaux de 45 m2. Installation téléphonique et télex. **Prix à débattre.**
Ecr. revue n° 9.516.

PORTE ORLEANS
Près R.N. 20, splendide local const. récente 1.650 m2 au sol, bur., tél., chauf. Accès camions ts tonnages. En toute propriété, bien placé. Prix : 1.400.000 F. **Interméd. s'abst. 553-98-91.**

SOCIETE BARON

56, av. Général-Leclerc
93 - PANTIN
TEL. : 845-18-94
(Lignes groupées)
VEHICULES REVUS, CONTROLES OU ENTIEREMENT REFAITS

TRACTEURS

BERLIET TLR 10, PTR 31 T. revu, bon état.

BERNARD ID 180, PTR 25 T. bon état.

CITROEN 47 DI, PTR 17 T. 61 et 62, très propres. bon état.

HENSCHEL HS 19, PTR 25 T.

MAGIRUS 200 D 18, PTR 35 T. cabine basc., parfait.

MAGIRUS Jupiter, PTC 35 T. bon état.

MAGIRUS AV 8 L, 4 x 4. PTC 17 T. châssis cab. norm.

MERCEDES 1920, PTR 35 T. 1968, très bon état.

SAVIEM JM 240, PTR 35 T. 1967, très bon état.

SCANIA-VABIS 76, 1967, PTR 35 T. très bon état.

UNIC ZU 42 DT, PTR 26 T. revu.

UNIC MZ, 83 T, PTR 27 T. av. treuil derrière cabine.

WILLEME TL 201, PTR 35 T 1964, bon état.

BENNES ET TRIBENNES

BERLIET GAK 50, PTC 8 T 500, benne T.P. propre.

BERLIET GAK 5 PTC 10 T 500 benne entr. Très bien.

BERLIET GLR 8 M3, benne transp.

BERLIET GLR 8M, PTC 17 T. benne ridelles rabat., intéressant.

BERLIET PM 6/10, 6 x 4. PTC 26 T. benne TP bien.

MAGIRUS 200 S, 6 x 4. PTC 24 T. benne T.P. parfait.

MAN 780 H, PTC 17 T. bne TP, t. b. ét.

MERCEDES 1620, PTC 19 T. trib. refait.

OM 35 NS, PTC 7 T. benne très bon état.

REO M 35, PTC 31 T 500, moteur DAF, benne TP, bien.

UNIC MZ 34 RL, PTC 9 T. benne rid. rabat., propre.

UNIC A 94 T2, PTC 17 T 650. benne TP, petit prix.

UNIC P 270 6 x 4. PTC 26 T 450. 1968, benne.

UNIC ISOARD 200, PTC 19 T. 68, benne et tribenne, tr. bon état.

SAVIEM TP 170, PTC 19 T. benne. Très bon état.

SAVIEM JM 200 PTC 19 T avec multibenne Marrel, ensemble parfait.

WILLEME RD 201 6 x 4. PTC 26 T. benne Multico, en l'état.

WILLEME ancien modèle, benne TP, petit prix.

PLATEAUX BACHES ET FOURGONS

BERLIET GAK 5, plat. rid. bâché et bras.

BERLIET GBK 6 EL, PTC 12 T 500, châs. cab., intéress.

BERLIET GLR 8 R, porte-fer, PTC 15 T 500, petit prix.

BERLIET GLR 8 R N3, fourgon, 1968, parf. état général.

CITROEN 23/50, PTC 5 T. Diesel, plat. rid., très bien.

CITROEN 47 DI, PTC 9 T 200, plateau et bâché, intéress.

HANOMAG KURIER, PTC 4 T. fgon très bien.

HOTCHKIS DH60, PTC 5 T 990, cab. bascul., fgon alu, très bien.

OPEL PTC 3 T 500, pet. fgon isoth. pr glace. Prix intéress.

SAVIEM S7, PTC 10 T 950, plat. bras., très propre.

SAVIEM S7, PTC 10 T 950, plat. rid. rabat., bâché.

SAVIEM S8L, PTC 12 T 500, plateau, très bon état.

SAVIEM JM 170, PTC 19 T. plat. rid. et bâché, parf. état.

UNIC MZ 74, PTC 14 T 750, fourgon isotherme, bon état.

UNIC P 10 BA long. PTC 15 T 400, fgon alu 65 m3, 68, parfait état général.

UNIC MZ 77 lg. plat., PTC 16 T. refait.

CITERNES

SEMI-FRUEHAUF, PTC 29 T. 1 comp. 23.500 l. calorif., pr. noir av. réchauffage.

SEMI-TITAN, PTC 29 T. citerne inox 15.000 l. calorif. Dural, bien.

SEMI, 22.000 litres, 8 comp. PTC 24 T.

UNIC ZU 122, 11.000 litres, 3 comp. av. pompe, conforme.

MERCEDES L 332.52. PTC : 19 T. 14.490 litres, 10 comp. avec pompe, bon état.

Tracteur MAGIRUS Pluto 200 avec pompe dépotage et semi 24.000 litres, 8 comp., ensemble parfait.

SAVIEM JM 170, 1969, Telma, 8 compart., 14.000 l. pompe dépotage, très bon état.

SEMI ET REMORQUES

Remorque atelier type Sahara, pr chant.

Plusieurs semi-remorques de 6 à 24 T. PTC.

S.-FRUEHAUF, benne TP, vérins frontaux, 1964, 66,67, bon état.

NOMBREUX VEHICULES
vendus dans leur état à des PRIX MARCHANDS
VISIBLES DANS NOS GARAGES ET ATELIERS

FONDS DE COMMERCE - LICENCES

TRANSPORTEURS
ne perdez pas cette adresse

C.I.T. C. THEBAULT Directeur
5, cité Trévise, à Paris (9e)
TAItbout 41-44 (métro : Cadet)

LICENCES DE TRANSPORTS
ACHAT - VENTE - ECHANGE
Avons preneurs immédiats
Toutes licences de transports
PAIEMENT COMPTANT
Membre de la Chambre Syndicale des Marchands de Fonds Adhérent à sa Caisse de garantie.

VOYEZ LE CONTENTIEUX INTER-TRANSPORTS
5, cité Trévise, à Paris (9e)
TAItbout 41-44 (métro : Cadet)

DUGUET - TOURS
05-59-19
34, rue R.-Salengro
Diplômé d'Ecole de Notariat
CABINET SPECIALISE
DEPUIS 1946
EN TRANSACTIONS
D'ENTREPRISES
ET LICENCES DE TRANSPORTS

CABINET Maurice CREVAUX
Vente - Achat - Echange
Fonds et licences de Transports
3, rue Roze, 02 - LAON
Tél. (23) 23-06-59

Vends, achète licences Z.L., Z.C., mod. 11 Aisne, Oise, Nord, Somme, P.-de-C., Seine-Mme, ttes classes. Paiement comptant. Solut. rapide. Cabinet SAVARY, 80 - HAM. Tél. 79.

POUR VENDRE OU ACHETER
Licences zone longue et modèle 11 toutes catégories
CAMIONS D'OCCASION
A. Descamps, 18, r. de la Benauge BORDEAUX-33. Tél. 56 - 86-12-24.

Cherche à prendre en location licences A et B, toutes zones. Ecr. revue n° 9.391.

Transp. achète lic. A, Z.L. sans mat. Faire offres revue n° 9.392.

Achète Affaires de Transports camionnage, affrètement Nord, Nord-Est de Paris. Ecr. au jnal qui transm. n° 9.410.

Cause retraite, vds fonds Transports Messageries S.-Ouest, pleine expansion. C.A. prouvé. Ecr. revue n° 9.411.

Achète : licence B, zone courte Doubs ou Haute-Saône. Transports Roy. Tél. 70, 25 - Baume-les-Dames.

Cause retraite, cède très bonne affaire de transports en Seine-Maritime, bonne clientèle, 5 véhic., 35 unités par an, av. facilités. Ecr. au jnal qui transm. n° 9.425.

Transports publics voyageurs et marchandises, déménagements. Vente ou gérance libre. C.C.I., 11, rue Tourville, Brest - 29 N.

O.C.I.R.

5, rue Léon-Cogniet, 5
PARIS-17e - WAG. 71-93

Négociation de fonds
et licences de transports
Contentieux général

Documentation
Coordination
Sociétés - Expertises

●

Fondateurs : R. Bodin
et J.-H. Lespagnon

Directeur :

J.H. LESPAGNON
Docteur en Droit
Ancien Secrétaire Général
des Syndicats
de Transports Routiers

Editeur de tous
documents de contrôle routier

Cse santé, vends 50 % ou totalité parts Sté Transp. Locat. Paris Sud. C.A. 900.000. Possib. fusion av. autre transp. Ecr. revue n° 9.436.

ACHETE A et B, Zone courte, AISNE. - DUVAL, ANSAUVILLERS (60). T. 450-40-02

Vends cause retraite 2 semi-remorque avec carte ou sans Z.L. Travail assuré. Ecr. Pons, 38, rue de l'Isère. Gières (38).

« Paie comptant licence B. Zone courte Meuse ». Ecr. revue n° 9543.

« Jeune transporteur, situé à midistance entre Paris et Marseille par A. 6 cherche en location ou location vente, entreprise de zone longue avec trafic régulier. Faire offres détaillées ». Revue n° 9558.

VENDS
A, masse indiv. moins 100 T. av. semi.
B, mod. 11 av. Saviem 1967, rid. Rab.
A et B, Z.C. Oise, Somme, P.-de-C., Nord.
DUVAL, ANSAUVILLERS (60).
T. 450-40-02

J'ÉCHANGE
Deux licences A Mle 11 + Soulte contre deux A, zone longue.
Ecr. journal n° 9.510.

VENDS. Ville VAUCLUSE Affaire Transport pleine expansion. Messag. Dégroup. Lignes régulières. Matériel impeccable, 12 véhicules. Possib. achat villa, bureaux, entrep. superf. totale 2.000 m2. Ecr. au journal n° 9.518.

OFFICE TRANSPORTS
41, rue Westermeyer
94 - IVRY-SUR-SEINE
Tél. 672-05-23 et 672-08-60
RESTE OUVERT en AOUT

STELLE, LYON
176, rue Duguesclin (3e)
Angle, 74, Cours Lafayette
Tél. 60-66-96
Cabinet spécialisé depuis 1917 en transactions de droits de coordination

---

Urgent : Paie comptant licences zone longue et location. CIT, 5, cité Trévise, Paris (9e).

L'ECHO Achète L'ECHO vend tous tonnages, toutes catégories 16, r. Maccarani, NICE. T. 87-95-56

A VENDRE ACTIONS C.N.C.
Ecr. au jnal qui transm. n° 9.396.

A.V. ou céder avec participation ds grosse entrep. groupages. Tr. belle aff. transp. saine en pleine expansion. Sces régul. Z.L. avec carte G.D. 25 véhicules rég. Ouest Succurs. Paris. Etudier. ttes propositions. Ecr. revue n° 9.443.

Modèle 11, cat. A, à vendre. Ecr. revue n° 9.446.

A vendre affaire transport en commun services ouvriers + écoliers + excursion en pleine activité. 5 cars en bon état. Bon chiffre affaire + 4 licences. Ecrire revue n° 9.448.

Transporteur achète Z.L. A ou B. Ecr. revue n° 9.497.

Région de Rouen, à vendre camion benne 19 T. avec travail régulier, assuré à l'année. Tél. 76-51-60 à partir de 20 h.

Vends mon affaire de transports avec 3 camions, plus 1 pelle Poclain, avec le travail. Ecr. au journal n° 9.529.

ACHETE : ZONE LONGUE, MODELE 11, Z.C. Oise, Somme, Nord, P.-de-C., Aisne. DUVAL, ANSAUVILLERS (60). T. 450-40-02

---

41 - Blois. Vds cause maladie pte aff. transp. 2 chauf., mat. récent très bon rapport, peut être dével. Ecr. revue n° 9.531.

A.V. Pte aff. transp. voyag. occas. scol., rég. Savoie. Ecr. revue n° 9.535.

A louer licence Z.L. B, 1.200 F par mois. Ecr. revue n° 9.534.

ACHAT - LOCATION - VENTE
Fonds de Commerce Transports
S.A. TRANSPORTS SERVICE
21, av. Maréchal-Foch
44 - LA BAULE. Tél. : 60-32-75

CABINET BORDENAVE
Palais des Pyrénées, 64 - PAU.
B.P. 256 - Téléph. : 27-33-13.
LICENCES Fonds de transports.

Cherche 19 T avec carte B, zone longue en location 2 ou 3 ans. Ecr. au jnal n° 9.576.

Cause retraite vd affaire transp. Rég. N.-E. de S.-et-M. 4 véhic. 2 Z.L. B et 1 mod. 11 toutes zones B. Ecr. revue n° 9.579.

«OFFICE TRANSPORTS»

Direction : M. Bolin
R. Gaspard

TOUTES LICENCES
et FONDS DE TRANSPORTS
ACHATS - VENTES - LOCATIONS
(C.T.D.T., P. et C., R. C., etc.)
TOUS CREDITS
41, rue Westermeyer
IVRY-SUR-SEINE
Tél. : 672-05-23 et 672-08-60

Achetons de suite comptant ou prenons en locations LICENCES ZONE LONGUE et MODELE 11. Ecr. revue n° 4.002.

Cède petite aff. Trs. Bonne clientèle, matér. bon état + pav. banlieue Paris gd terrain. Peut vendre totalité ou séparément. Ecr. revue n° 9.584.

LOCATIONS-VENTES

Location vente avec contrat de 6 mois d'hiver de camions citer. nes 10, 12, 14 m3 et de semi-remorques de 16, 18 m3, basés dans la Région Parisienne. Bon état, bonne rentabilité. Conviendrait à artisan avec benne ou forain, ou possesseur de tracteur seul. Ecr. au Journal n° 9.037.

TERRAINS

Bobigny, près périphérique 960 m de terrain, 220 m d'entrepôts avec quai + pavil. 5 pces. tout confort 400.000 F. Tr. gros crédit. Houel, 8, route de Stains. Tél. 738-13-95, Bondy - 93.

ASSOCIATION

Petite entreprise de déménagement et camionnage ayant clientèle et disposant d'une licence B zone longue et une B zone courte de la Seine, situation financière saine, recherche confrère pour former société sur base réciproque. Ecrire revue n° 9544.

Affaire ambulances et taxi région Marseille prendrait associé pour extension et mise sur pied transports marchandises (6 T) et voyageurs. Travail assuré. Ecr. journal n° 9.501.

DIVERS

CALENDRIERS
Profitez des prix d'été de l'Imp. Simatis, 42 - St-Etienne. Catalogue sur demande. Représentants demandés.

Société finance tous achats de camions, tracteurs, semi-remorques : crédit 3 ans. Intérêt dégressif 10 %. Livraison de tous les véhicules finances par nos soins sous 8 jours. Ecr. au jnal qui transm. n° 9.238.

A vendre : couvertures laine militaires. Parfait état pr déménag. et transporteurs. Paul Katz, 90, plaine des Bouchers, 67 - Strasbourg-Meinau. Tél. (88) 34-10-50.

Nos Petites Annonces Économiques

TARIF : 5,50 F la ligne de 30 lettres ou espaces (minimum 2 lignes). 6,60 F la ligne pour les annonces domiciliées en nos bureaux. T.V.A. 23 % en sus. Paiement d'avance adressé avec le texte à la revue, 138, avenue de Malakoff - Paris (16e) - Compte Chèque Postal : PARIS 3396-73. *Libeller les mandats et chèques au nom de « L'Officiel des Transporteurs ».*

Le Directeur de la publication : Edouard BERRETTA — C.P.P.P. 24.877

Lang Grandemange - 92 - Villeneuve-la-Garenne

TRANSPORTS DE PULVÉRULENTS EN VRAC

C.I.M.A.P.

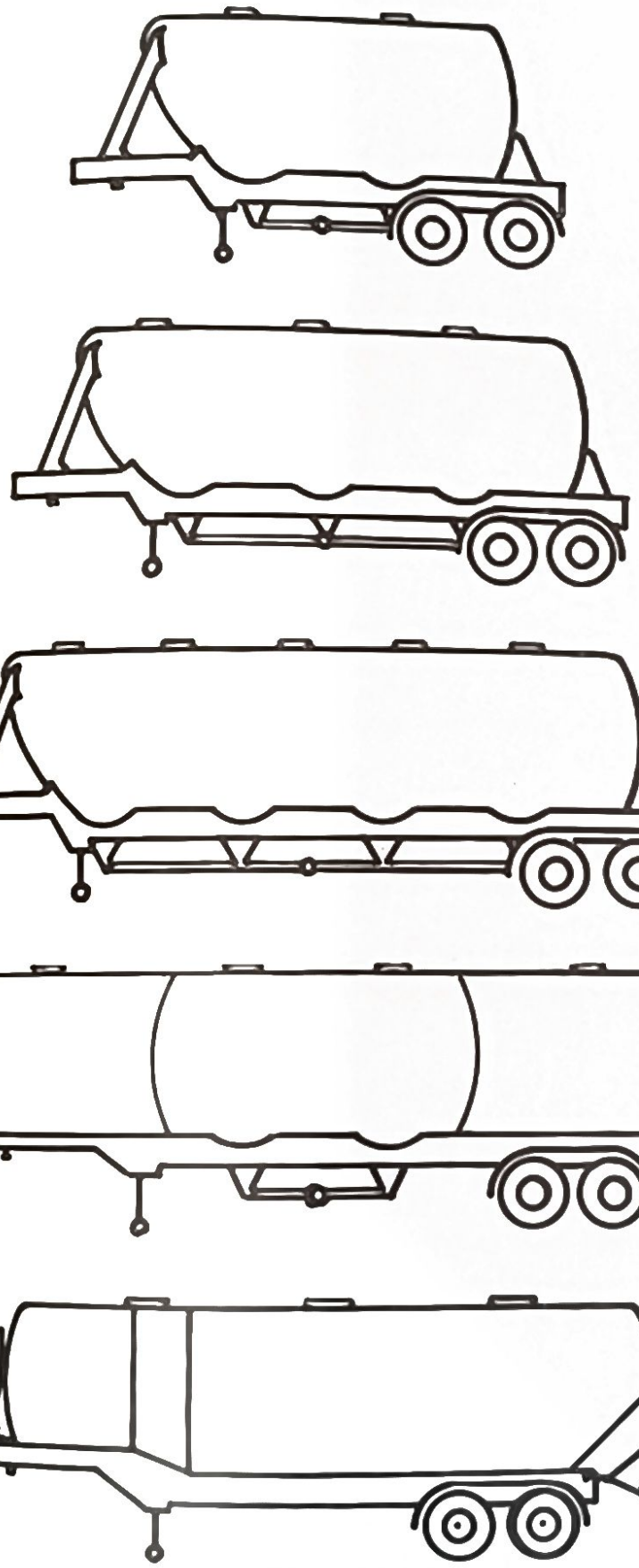
J.DUMON

130, Chemin de la Madrague - MARSEILLE-15e

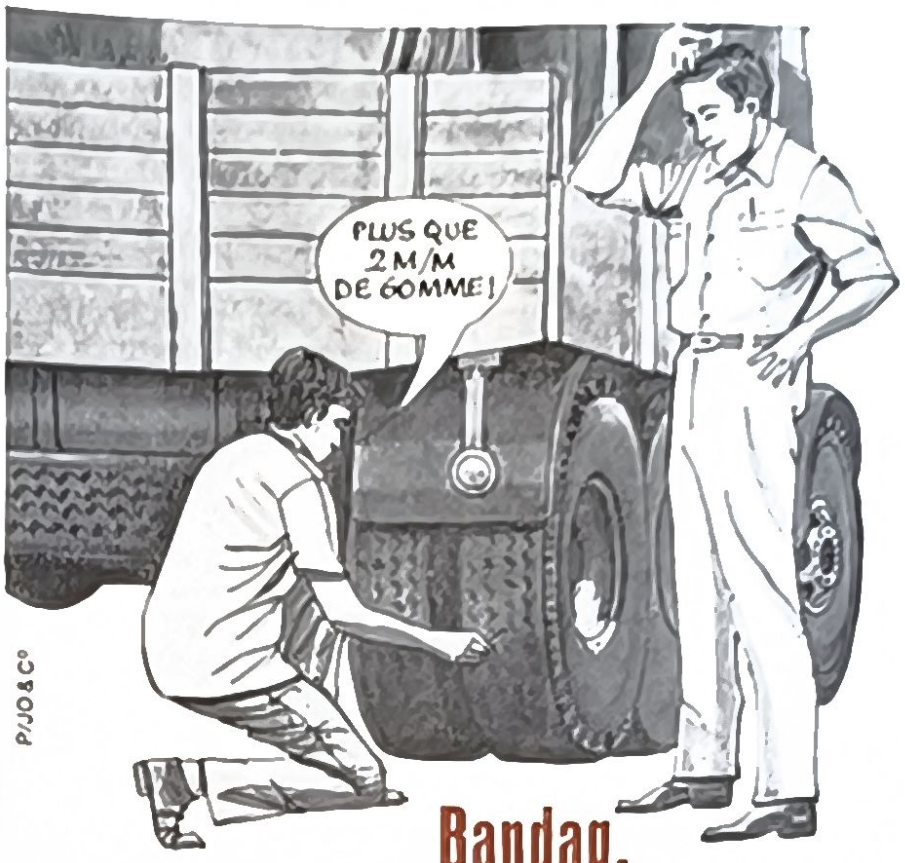
CITERNES POLYVALENTES :

PULVÉRULENTS - GRANULEUX - LIQUIDES

Vidage direct et total
Sans dispositif poreux
Systèmes Brevetés



287 B



Bandag,
le nouveau procédé de rechapage,
peut réduire considérablement
votre coût pneu/km.
Nous vous le garantissons !

Bandag, le nouveau procédé à basse température, vous assure deux fois le kilométrage d'un rechapage conventionnel à chaud. Cela, Bandag vous le garantit. Par écrit.

Bandag est plus économique
Avec le procédé Bandag, la gomme est vulcanisée plus uniformément et est soumise à une pression d'au moins 45 kilos par centimètre carré, soit 4 à 7 fois plus que celle appliquée durant un rechapage à chaud. De ce fait Bandag résiste davantage à l'usure et aux crevaisons, et dure longtemps... beaucoup plus longtemps. Plus vous faites de kilomètres, plus vous économisez.

Bandag épargne aussi les carcasses
Le procédé breveté Bandag permet de souder la gomme à une température inférieure à celle d'un rechapage à chaud : 93°C. De ce fait, l'entoilage du pneu est mieux préservé et les carcasses peuvent être réutilisées et réemployées encore.

Intéressé ? Renvoyez-nous ce coupon dès aujourd'hui.
Nous vous dirons exactement combien vous économiserez tout simplement en adoptant Bandag.

bandag

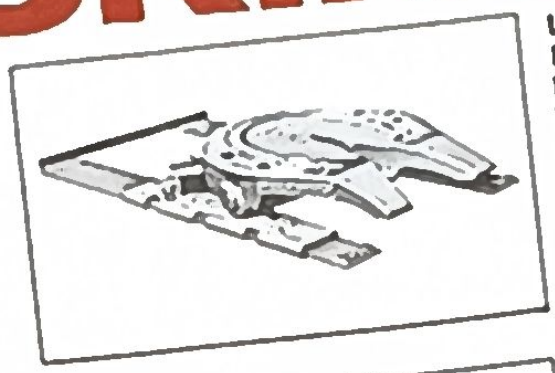
BANDAG EUROPE S.A.
M.L. Beauduin, avenue des Cyclistes 4, 1150 Bruxelles (Belgique)
Nous voulons réduire notre coût pneu/km. Envoyez-nous votre brochure sur le procédé Bandag... et prouvez-nous que Bandag peut nous faire réaliser des économies considérables.

NOM .....
SOCIETE .....
ADRESSE .....
LOCALITE .....
CODE POSTAL .....
PAYS .....

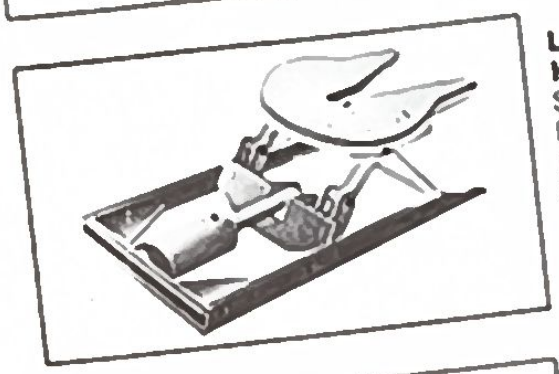
2103

288 B

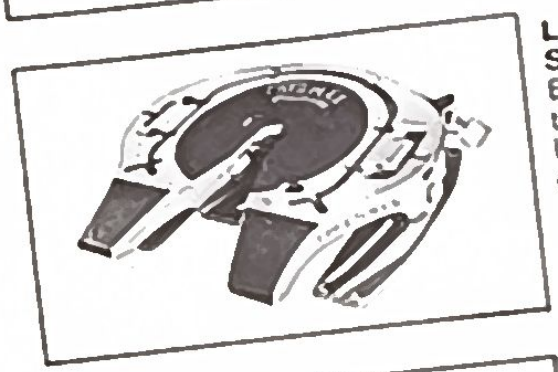
Attelez ROCKINGER...



LA SELLETTE ROCKINGER RÈGLABLE DANS LE SENS DE LA LONGUEUR TYPE 67
Le dispositif de la sellette de semi-remorque ROCKINGER type 67 donne la possibilité d'adapter différents types de semi-remorques sans perte de temps.

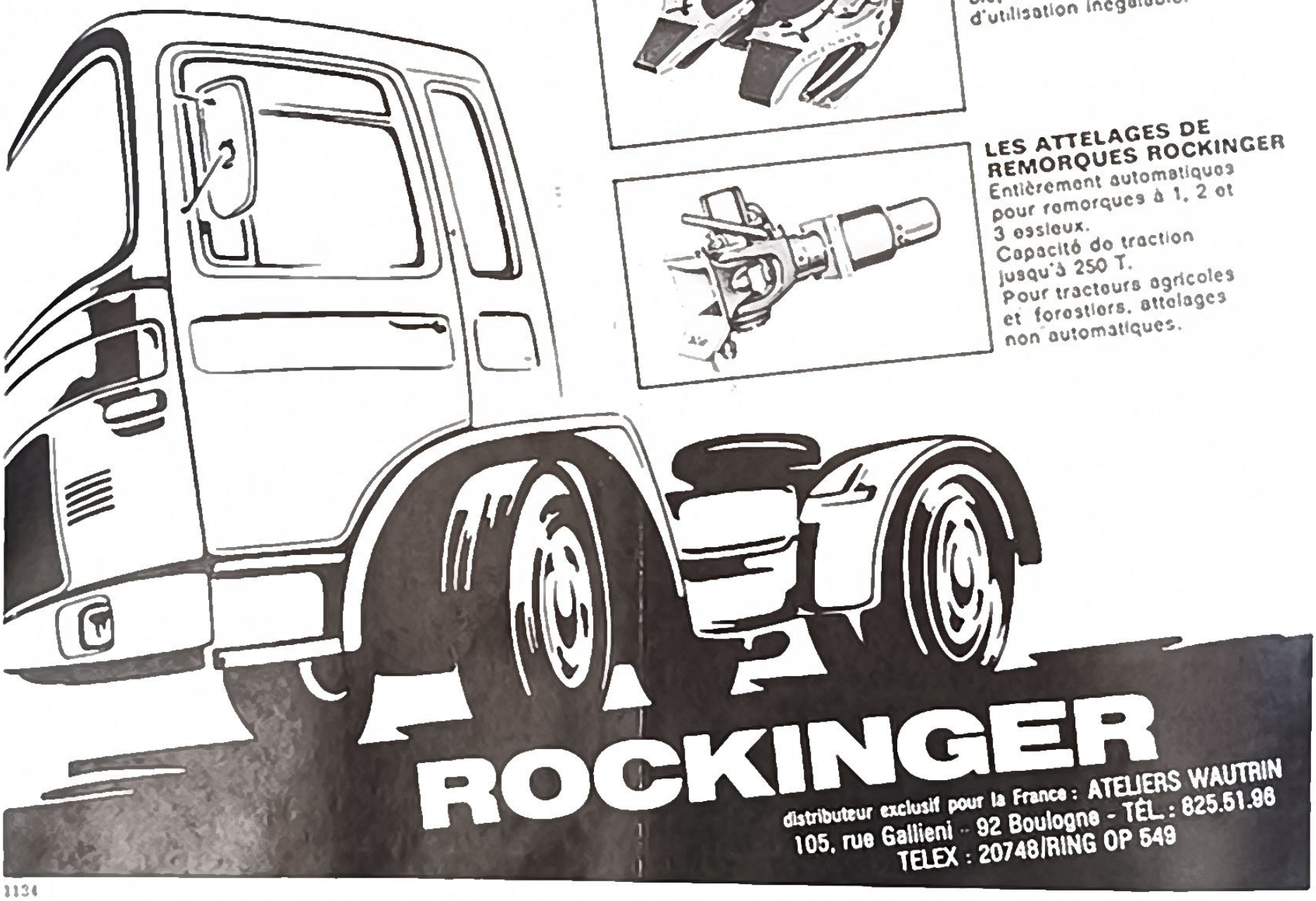


LA SELLETTE ROCKINGER HYDRALIFT TYPE 66
Sellette de semi-remorques à levage hydraulique, commandée à distance pour la rotation des containers et engins spéciaux. Levage de 15 T à 22 T sur 355 m/m en 10 secondes.



LA SELLETTE ROCKINGER SIMPLEX TYPE 64
Entièrement automatique, triple verrouillage, incoinçable, d'une durée d'utilisation inégalable.

LES ATTELAGES DE REMORQUES ROCKINGER
Entièrement automatiques pour remorques à 1, 2 et 3 essieux.
Capacité de traction jusqu'à 250 T.
Pour tracteurs agricoles et forestiers, attelages non automatiques.



ROCKINGER

distributeur exclusif pour la France : ATELIERS WAUTRIN
105, rue Gallieni – 92 Boulogne - TÉL. : 825.51.98
TELEX : 20748/RING OP 549